K104
770

К104 770

Б. КОЛЮБАКИНЪ.

НА МАЛОАЗІАТСКОМЪ ТЕАТРѢ ВСЕМІРНОЙ ВОЙНЫ 1914—1916 гг.

БАГДАДСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

(ОЧЕРКЪ ИСТОРІИ ЕЯ ПОСТРОЙКИ, ЕЯ ЗНАЧЕНІЕ И СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНІЕ ВЪ СВЯЗИ СЪ СИСТЕМОЙ ПРОЧИХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ МАЛОЙ АЗІИ).

ЭРЗЕРУМЪ, БИТЛИСЪ, ТРАПЕЗОНДЪ и МОССУЛЪ.

ПЕТРОГРАДЪ.
Тип. Николаевской Военной Академіи Суворовскій пр., 32-б.
1917.

К104770

Б. КОЛЮБАКИНЪ.

НА МАЛОАЗІАТСКОМЪ ТЕАТРѢ ВСЕМІРНОЙ ВОЙНЫ 1914—1816 гг.

БАГДАДСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

(ОЧЕРКЪ ИСТОРІИ ЕЯ ПОСТРОЙКИ, ЕЯ ЗНАЧЕНІЕ И СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНІЕ ВЪ СВЯЗИ СЪ СИСТЕМОЙ ПРОЧИХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ МАЛОЙ АЗІИ).

ЭРЗЕРУМЪ, БИТЛИСЪ, ТРАПЕЗОНДЪ и МОССУЛЪ.

ПЕТРОГРАДЪ.
Тип. Николаевской Военной Академіи Суворовскій пр., 32-6.
1917.

572/4

№1670

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА
538170

Багдадская желѣзная дорога[1]).

Очеркъ исторіи ея постройки, ея значеніе и современное состояніе въ связи съ системой прочихъ желѣзныхъ дорогъ Малой Азіи.

Малая Азія, вслѣдствіе своего счастливаго срединнаго (центральнаго) расположенія въ системѣ материковъ „Стараго свѣта", омываемая Каспійскимъ, Чернымъ, Средиземнымъ, Краснымъ и Персидскимъ морями, перехватывала всѣ пути изъ Европы и Африки въ Закавказье, Персію, Индію пути изъ Кавказа въ Персію, Индію, Аравію, Месопотамію, Сирію и Египетъ, равно какъ и пути отъ береговъ Персидскаго залива къ Черному и Средиземному морямъ.

---

[1]) Источниками для статьи послужили, помимо моихъ личныхъ работъ по изслѣдованію и описанію нашихъ войнъ съ Турціею въ Малой Азіи, еще и слѣдующіе труды: *Куро.* Желѣзныя дороги Азіатской Турціи. 1902 г. (перев. съ франц.). *Павловичъ* (Мих. Вельтманъ). Великія жел. дороги и морскіе пути будущаго. *Н. В Филькевичъ.* Экономическій очеркъ къ проекту постройки центральнокавказской жел. дороги и черезъ Рокскій и Могскій перевалы главн. кавказскаго хребта и *Семеновъ.* Багдадская жел. дорога, трудъ въ недавнемъ прошломъ не подлежавшій оглашенію. что нынѣ уже потеряло и смыслъ и значеніе; затѣмъ обязательныя указанія знатока Багдадской дороги инженера *Н. В. Филькевича* и иностранца-инженера, строителя одного участка дороги; также рядъ сообщеній газетъ времени войны, главнымъ образомъ „Русскаго Инвалида" и выдержки изъ иностранныхъ газетъ.

Совокупность всѣхъ этихъ обстоятельствъ привела къ тому, что Малая Азія еще въ древности служила поприщемъ политической борьбы народовъ тогдашняго міра. Естественно, что и въ новѣйшее время исторіи, раньше или позже, такъ или иначе, Малая Азія, находясь въ рукахъ несостоятельной Турціи, должна была войти въ сферу интересовъ нынѣшнихъ могущественныхъ державъ Европы и ихъ политическихъ соединеній. На обширныя, богатыя, счастливо расположенныя и полудикія страны Малой Азіи, какъ—*Персія, Арменія, Анатолія, Месепотамія* и *Сирія,* уже давно обращено вниманіе главнѣйшихъ державъ Европы и въ теченіе прошлаго 19 вѣка онѣ постепенно ставятъ эти страны объектомъ своихъ политическихъ и экономическихъ комбинацій.

Въ теченіе первыхъ трехъ четвертей прошлаго 19-го столѣтія во главѣ этихъ начинаній стоитъ наиболѣе по географическимъ условіямъ заинтересованная Англія, за ней менѣе заинтересованная Франція, за ними уже въ значительно меньшей степени Австрія и Италія, при полномъ, казалось, безучастіи и незаинтересованности маленькой тогда Пруссіи, столь чуждой этимъ столь дальнимъ для нея странамъ.

Но эти безучастіе и незаинтересованность Пруссіи были, повидимому, только кажущимися и фактъ продолжительнаго (почти 15 лѣтъ) пребыванія въ Малой Азіи въ 20-е и 30-е годы капитана прусскаго генеральнаго штаба извѣстнаго *Мольтке* показываетъ, что дальновидная Пруссія въ 20-е годы прошлаго вѣка была уже достаточно заинтересована Малой Азіею и тогда же, вѣроятно, въ прусскомъ

генеральномъ штабѣ были заложены идеи проникновенія въ Малую Азію въ будущемъ, когда это будетъ по силамъ и по средствамъ подъ прусской гегемоніей намѣченной къ объединенію Германіи.

Только по совершеніи объединенія Германіи, а затѣмъ по образованіи вслѣдъ затѣмъ союза съ Австро-Венгріею, нѣмцы скрытно, искусно и дѣятельно приступили къ подготовкѣ почвы для политическаго и экономическаго господства въ Турціи вообще и въ частности въ Малой Азіи, откуда, какъ изъ центра мусульманства, они рѣшили готовить угрозу Россіи на Кавказѣ и Черномъ морѣ и Англіи въ ея индійскихъ владѣніяхъ и въ Египтѣ.

Притаясь, выжидая благопріятнаго времени и зорко слѣдя за событіями на ближнемъ востокѣ, нѣмцы, дождались конца 80-хъ годовъ, когда попытка Англіи (Лейярдъ) захватить въ руки управленіе Турціею кончилась неудачей и когда и въ самой Англіи охладѣли къ задачѣ подчиненія Турціи англійскому вліянію. Германія немедленно воспользовалась этимъ и въ короткое время утвердила свое вліяніе у султана, въ арміи и вообще въ Турціи, путемъ введенія въ армію своихъ инструкторовъ, перейдя вслѣдъ затѣмъ къ завѣтной цѣли—Малой Азіи, къ ея завоеванію мирнымъ путемъ, и вотъ въ 1888 г. частное германское общество (въ сущности пресловутый „Дейче-банкъ“) получило концессію на постройку Ангорской вѣтви Багдадской линіи.

Этотъ годъ—начало новой эры въ политико-экономической жизни Малой Азіи.

Ангорская вѣтвь служила для нѣмцевъ лишь головнымъ этапомъ постройки непрерывнаго рельсо-

ваго пути отъ Босфора на Сивасъ, Эрзерумъ, Битлисъ, Харпутъ, къ Багдаду и Персидскому заливу. Неустанно работая 10 лѣтъ, нѣмцы добились подписанія въ 1899 г. предварительной конвенціи о передачѣ имъ всецѣло постройки этой дороги, а въ 1902 г. объявлено султанское ирадэ объ окончательномъ предоставленіи „Анатолійскому обществу“ концессіи этой дороги, только направленіе дороги, какъ увидимъ, измѣнилось.

Средствомъ для достиженія стратегическихъ замысловъ нѣмцевъ въ Малой Азіи противъ Россіи и Англіи, помимо багдадской магистрали съ ея вѣтвями, служившей лишь основной осью подготовки, операціонной базой, и помимо экономическаго возрожденія Малой Азіи, должно было послужить ея военное возрожденіе. Орудіемъ послѣдняго было назначено многочисленное и воинственное населеніе страны, требовавшее только соотвѣтственной организаціи для превращенія въ устроенныя арміи. Экономическое развитіе страны, помимо различныхъ другихъ мѣропріятій, при пространствахъ, требовало прежде всего путей сообщенія и, конечно, главнымъ образомъ желѣзныхъ дорогъ, что было очень важно и въ военныхъ цѣляхъ. Итакъ, желѣзная дорога черезъ всю Азію—экономическое и военное возрожденіе Турціи—таковы основныя задачи, поставленныя Германіею на первое мѣсто, а не пріобрѣтеніе себѣ только рынковъ, какъ принято объяснять политику Германіи въ Малой Азіи,

Малая Азія, сравнительно, могла выставить значительный контингентъ чистыхъ мусульманъ и раз-

витіе Турціею вооруженныхъ силъ въ Малой Азіи встрѣчало препятствіе въ самой обширности районовъ пополненія людьми, недостаткѣ при этой обширности путей сообщенія, особенно желѣзныхъ дорогъ, затѣмъ въ недостаткѣ вообще экономическаго развитія въ этихъ обширныхъ странахъ, отсутствіе хорошей администраціи и, въ частности, въ несовершенствѣ средствъ сбора, формированія, вооруженія и снаряженія, и доставки людей и запасовъ въ пункты того или другого сосредоточенія; къ сказанному слѣдуетъ добавить финансовыя затрудненія, слабость правительственной власти къ Малой Азіи и политическую неблагонадежность нѣкоторыхъ мѣстностей, преимущественно въ Курдистанѣ и Аравіи.

Все это было прекрасно учтено нѣмцами и они предложили свое содѣйствіе по всѣмъ этимъ вопросамъ. Турція охотно пошла на встрѣчу.

Если сопоставить достигнутые нѣмцами въ концѣ прошлаго вѣка результаты съ временемъ изслѣдованія Малой Азіи капитаномъ Мольтке, то *нельзя не признать преемственности, послѣдовательности и настойчивости прусской политики и стратегіи.*

Въ пріобрѣтеніи концессіи Багдадской дороги со всѣми дополняющими ее другими обязательствами нѣмецкая политика показала умѣстность и своевременность своихъ выступленій, что видно изъ сложной исторіи постройки дороги, тѣсно связанной съ захватомъ нѣмцами политическаго и военнаго господства въ Малой Азіи.

Еще въ 1833 г. генералъ англійской службы Чезней (Chesney) послѣ экспедиціи, по порученію

своего правительства, въ долину Ефрата предложилъ проектъ дороги отъ *Александретты* (Средиземнаго моря) до *Ковейты*. Затѣмъ была предложена линія отъ *Измаиліи* до *Ковейты*. Оба проекта кончились полной неудачей по несочувствію англійскаго общественнаго мнѣнія. Такъ же провалился и проектъ (русскій) *графа Владиміра Капписта*, просившаго концессію на колею отъ *Триполи* (Средиземнаго моря) въ *Ковейту*.

Въ настоящемъ своемъ и уже громадномъ значеніи явился проектъ нѣмецкаго инженера *Пресселя*, предложившаго вести колею отъ Константинополя, сначала на востокъ, почти паралельно берегу Чернаго моря, на Болн, Османчикъ, Амасію, потомъ южнѣе *Самсуна*, на юго-востокъ, на *Сивасъ*, *Харпутъ*, *Діарбекиръ*, *Мардинъ*, *Моссулъ* и *Багдадъ*. Одновременно, отъ этой магистрали Прессель велъ колей на *Самсунъ*, *Эрзерумъ*, *Битлисъ*, *Алепно-Адана* и *Смирну*. Это направленіе кратчайшее и дешевѣйшее, полное глубокаго стратегическаго смысла и въ высокой степени опасное для Россіи, было для Турціи наиболѣе выгоднымъ. Трудно себѣ представить послѣдствія осуществленія этого угрожающаго по отношенію Кавказа направленія передъ войной 1877—78 гг., когда Закавказье еще не было связано съ Россіею желѣзной дорогой и мы не имѣли господства на Черномъ морѣ [1]).

Турецкое правительство весьма охотно пошло навстрѣчу проекту Пресселя и приняло его; съ

[1]) Идеи Пресселя подробно изложены въ его трудѣ—„Les chemins de fer en Turquis D'Asie, projet etc. 1902 г.“, чѣмъ и пользовался Павловичъ, у котораго мы заимствовали всю исторію проекта Пресселя, какъ и вообще исторію по постройки Багдадской дороги.

1871 по 1873 г. была построена линія *Константинополь—Измидъ* (92 килом.) и эксплоатація дороги передана англо-греческой компаніи. Но затѣмъ дальнѣйшая дѣятельность совершенно прекратилась до 1889 года, т. е. на цѣлыхъ 16 лѣтъ, что слѣдуетъ объяснить ближайшему и главнымъ образомъ рѣшительному противодѣйствію Россіи, имѣвшей тогда посломъ въ Константинополѣ такого знатока Малой Азіи и энергіи, какъ *графъ Н. П. Инатьевъ*, принявшій свои мѣры противъ этого сюрприза для Россіи, особенно передъ войной 1877 года.

Грандіозныя и столь зловредныя для Россіи идеи не могли заглохнуть и въ Германіи отнеслись съ сугубымъ вниманіемъ къ проекту своего инженера.

Въ промежутокъ 1873 и 1888 г.г. являлось нѣсколько предложеній продолжать эту дорогу и наиболѣе серьезнымъ было предложеніе англо-бельгійскаго общества, но предпріятіе было не по плечу обществу; требовался хозяинъ могущественный политически и экономически. Превосходно освѣдомленная и временно притаившаяся Германія открыто выступила лишь въ 1888 г., когда появились вновь организованное „Нѣмецкое общество Анатолійскихъ дорогъ“, за спиной котораго стоялъ пресловутый политико-коммерческій „Нѣмецкій банкъ“ и, конечно, этотъ „Дейче банкъ“ являлся хозяиномъ предпріятія. Скупивъ акціи и выкупивъ линію Константинополь—Измидъ, „нѣмецкое общество“ получило концессію на продолженіе до Ангоры; Багдадская дорога дороги вступила во второй фазисъ своего развитія.

Это былъ первый приступъ, первый актъ, но очень знаменательный и важный и уже менѣе

угрожающій по отношенію Россіи на Кавказѣ, ибо направленіе уклонилось къ югу, но еще было неизвѣстно, куда пойдетъ дорога изъ Ангоры далѣе.

Съ полученіемъ извѣстія о концессіи, въ Германіи зашевелились пангерманисты и пресса, искусно руководимая правительствомъ, закричала о необходимости идти далѣе для экономическаго захвата Оттоманской имперіи.

Взгляды германскаго общественнаго мнѣнія въ концѣ прошлаго вѣка на значеніе Багдадской линіи по проекту Пресселя лучше всего объясняется статьей „Deutsche Zeitung“ въ октябрѣ 1899, гдѣ, указавъ на необходимость скупки въ Турціи всѣхъ набережныхъ, эта газета говоритъ далѣе *„Мы введемъ тарифъ, который положитъ конецъ всякой негерманской конкурренціи. Мы соединимъ всѣ желѣзныя дороги* (и въ Малой Азіи) *и набережныя въ одинъ нѣмецкій трестъ подъ контролемъ Deutsche Bank. Желѣзныя дороги будутъ перевозить только нѣмецкіе товары. Такимъ образомъ Турція превратится въ нѣмецкую колонію“* [1]).

Однако, быстрому осуществленію этого проекта, несмотря на все явное и крикливое сочувствіе общественнаго мнѣнія въ Германіи и скрытое покровительство и содѣйствіе германскаго правительства, помѣшали, во первыхъ, финансовые кризисы Берлинской, Лейпцигской и Дрезденской биржъ, а во вторыхъ противодѣйствіе Россіи и лишь отчасти и нѣкоторое время Англіи. Первоначально Англія только не противодѣйствовала и даже въ извѣстной степени покровительствовала этимъ нѣмецкимъ на-

[1]) Павловичъ, стр. 36—38.

чинаніямъ и дозволила переуступку „англо-греческимъ обществомъ“ линіи *Константинополь—Измидъ*, несмотря на жалобы и протесты англичанъ—акціонеровъ кампаніи [1]).

Объясняется это прежде всего наступившимъ періодомъ англо-германской дружбы: разграниченіе съ нѣмцами африканскихъ владѣній (1886 и 1887 г.г.), передача Германіи важной морской позиціи—острова Гельголанда, за уступку нѣмцами области въ Африкѣ и т. п. Это былъ періодъ непріязненнаго отношенія Англіи къ Россіи и Франціи, чѣмъ Германія и пользовалась, облюбовавъ себѣ Малую Азію. Непріязнь, къ Франціи была обусловлена треніями по Египту, Мадагаскару и владѣній въ Индо-Китаѣ, а къ Россіи—дѣлами въ Средней Азіи (Кушка и Пенде 1885 г.). Это было время опасеній Англіи проникновенія въ Малую Азію Россіи и отнюдь не Германіи, почему Англія отнеслась къ проекту Пресселя скорѣе доброжелательно.

Какъ разъ въ это время началось сближеніе Россіи съ Франціею. Начался періодъ франко-русскихъ празднествъ, подъ шумъ которыхъ Германія продолжала подготовку почвы для внѣдрѣнія въ Малую Азію и въ 1888 г. подписано ирадэ о концессіи „Дейче-банку“, въ 1889 г. нѣмцы уже принялись за работу, въ 1891 выстроили уже 300 километровъ, въ 1893 довели вѣтвь до *Ангоры*, но затѣмъ вдругъ, внезапно, отказались отъ сѣвернаго направленія и прямо на востокъ (на *Сивасъ*) и потребовали концессіи на проведеніе линіи *Ангора—Кесарія*, т. е. пожелали вести линію болѣе къ югу.

[1]) Куро и Павловичъ, стр. 38—39.

Признавая по отношенію намѣченной борьбы съ Россіей всѣ выгоды направленія Пресселя, осторожная и предусматрительная германская политика начала опасаться слѣдовать буквально направленію Пресселя, это было бы дѣйствовать явно противъ Россіи, когда время было еще недостаточно благопріятно и открытіе картъ было преждевременно, по соображеніямъ германской политики слѣдовало еще протянуть нѣкоторое время пресловутую традиціонную дружбу съ Россіей, бывшей тогда въ полной силѣ.

Такъ или иначе, но Россія добилась перваго отодвиженія линіи дороги нѣсколько къ югу и, что особенно важно, дорога своротила отъ прямого направленія на *Сивасъ*, но общее направленіе все еще продолжало быть угрожающимъ противъ Россіи. Послѣ же Потсдамскаго свиданія—1893 года Германія вовсе отказалась отъ центральнаго направленія (Пресселя, лишь нѣсколько видоизмѣненнаго, такъ какъ изъ *Кесаріи* было возможно вновь повернуть къ *Сивасу*) и въ томъ же году „нѣмецкое общество Анатолійскихъ дорогъ“ получило концессію на сооруженіе дороги до *Коніи*, что уже рѣзко уклоняло дорогу къ западу и югу.

Это новое направленіе заключало въ себѣ побѣду Россіи, если уже приходилось мириться съ желѣзнодорожными затѣями Германіи и связаннымъ съ этимъ все же зловреднымъ для насъ захватомъ Германіею господства въ Малой Азіи. Но слѣдуетъ принять въ соображеніе, что съ этимъ новымъ направленіемъ, составлявшимъ какъ бы уступку Россіи, Германія получила значительныя выгоды приближенія дороги къ портамъ Александретскаго залива

Средиземнаго моря—*Мерсины* и *Александретты*, что, въ случаѣ затрудненія проведенія колеи черезъ вѣтви Тавра, на участкѣ *Эрегли—Адана—Алеппо*. давало возможность получать матеріалы для дороги моремъ на эти порты и вести эту дорогу одновременно и отъ *Аданы* или *Алеппо*, и отъ послѣдняго прямо къ *Багдаду;* далѣе увидимъ, какъ использовали нѣмцы порты *Мерсина* и *Александретта*.

Новое направленіе затрагивало уже интересы Франціи и частью—Англіи. Между тѣмъ конфликтъ Англіи съ Франціею все еще продолжался, равно и увлеченіе Англіею африканскими дѣлами, завершившееся, наконецъ, трехлѣтней борьбой ея съ бурами.

Подъ прикрытіемъ этихъ рѣдко благопріятныхъ обстоятельствъ Германія дѣятельно и настойчиво вела подготовку проникновенія въ Малую Азію и военнаго ея усиленія на случай борьбы съ Россіей. Къ 1898 г. подготовка созрѣла въ достаточной степени и императоръ Вильгельмъ лично ѣдетъ въ Турцію и султанъ даетъ ему словесное обѣщаніе предоставить нѣмцамъ концессію на линію *Конія—Багдадъ* [1]). Періодъ этотъ дѣйствительно былъ весьма благопріятенъ германскимъ начинаніямъ въ Малой Азіи: сочувствіе съ 1898 г. французскаго посла Констана въ Константинополѣ къ экономическому сближенію Франціи съ Германіею и вспышка англо-

[1]) Мы не остановимся здѣсь на помпезномъ путешествіи Вильгельма въ Малую Азію и на его въѣздѣ въ Іерусалимъ, гдѣ за декораціями надо искать и практическія цѣли, помимо преслѣдованія задачи внечатлѣнія на жителей Малой Азіи; тутъ было рѣшено много вопросовъ практическаго свойства и лица свиты прежде всего изучали край во всѣхъ отношеніяхъ, намѣчая мѣста будущихъ нѣмецкихъ колоній и другихъ средствъ захвата Малой Азіи.

Авторъ.

бурской войны (1899 г), когда симпатіи Европы не были на сторонѣ Англіи.

Въ ноябрѣ того же года слѣдуетъ оффиціальное объявленіе, что по предварительной конвенціи „Оттоманское имперское общество Багдадской желѣзной дороги", независимое яко бы отъ „Нѣмецкаго общества желѣзныхъ дорогъ" (тотъ же дейче-банкъ), *получило концессію на проведеніе линіи до Багдада.*

Общая длина всей Багдадской жел. дороги должна была составить около 3.000 километровъ, при условіи солидной вообще постройки, съ возможностью скорости курьерскихъ поѣздовъ въ 75 километровъ въ часъ и слѣдовательно весь проѣздъ отъ Константинополя до Багдада требовалъ всего 40 часовъ времени. Срокъ постройки былъ опредѣленъ, по концессіи, въ 8 лѣтъ, т. е. къ 1908 году. Концессіонерамъ этой дороги было предоставлено право на эксплоатацію всякаго рода полезныхъ ископаемыхъ въ десятикилометровой зонѣ по ту и другую стороны дороги. Километрическая гарантія строительнаго капитала опредѣлена въ 12.000 франковъ и сверхъ того дополнительно для покрытія расходовъ по эксплоатаціи 4.500 франковъ. Если километрическій валовой доходъ будетъ свыше 4.500 франковъ, но не перейдетъ суммы въ 1.000 франковъ, то излишекъ возвращается цѣликомъ правительству. Сумма валового дохода сверхъ 10.000 франковъ раздѣляется между концессіонерами и правительствомъ въ отношеніи: 60% правительству и 40% концессіонерамъ. Общая строительная стоимость всего пути была опредѣлена въ 600.000 франковъ съ подвижнымъ составомъ, или 200.000 франковъ километръ [1]).

[1]) Сообщеніе инженера Н. В. Фильковича.

Карты, такимъ образомъ, окончательно раскрывались и Германія объявила еще новый объектъ своихъ имперіалистическихъ притязаній — бассейнъ Тигра и Ефрата, одну изъ богатѣйшихъ по природнымъ условіямъ странъ міра, благословенную Месопотамію, страну огромнаго будущаго, преддверіе въ Индію на берегахъ Персидскаго залива. Только тогда въ Англіи ударили тревогу и въ отвѣтъ на шумные и шовинистскіе выпады нѣмецкой прессы въ политикѣ Англіи былъ совершенъ крутой поворотъ; исторія Багдадской дороги вступила въ новый фазисъ,—періодъ англо-германской распри.

Находимъ здѣсь умѣстнымъ принять въ соображеніе, что это было уже время, когда правительство Англіи лелѣяло мысль построить свою желѣзную дорогу въ противовѣсъ нѣмецкой дорогѣ изъ Каира, на *Мекку*, оазисъ *Неджедъ*, *Куейту*, *Могомерохъ*, *Керманъ*, *Нушки* въ *Кветту* съ цѣлью соединить всѣ свои африканскія владѣнія съ Остиндіею и отрѣзать выходъ въ Индѣйскій океанъ черезъ Малую Азію всѣмъ другимъ народамъ [1]). Новый курсъ Англія повела съ 1901—1902 годовъ, когда общественное мнѣніе ея потребовало энергическаго отпора нѣмецкимъ притязаніямъ.

Какъ разъ въ это время Делькассе предложилъ проектъ образованія на мѣсто исключительно нѣмецкаго общества Багдадской дороги русско-нѣмецко-французскій синдикатъ [2]), но Германія, соглашаясь на участіе Франціи, рѣшительно была противъ участія Россіи и Франціи вмѣстѣ. Затѣмъ Германія предложила четверной союзъ (Англіи, Франціи, Гер-

1) Сообщеніе Н. В. Филькoвича.
2) Франція въ 40%, Германія въ 40%, Россія въ 20%. Павловичъ.

маніи и какого-либо второстепеннаго государства), чему уже было пошло навстрѣчу министерство Бальфура, но негодующій тонъ англійской прессы и оппозиція парламента привели къ тому, что проектъ былъ отвергнутъ [1]).

Въ 1902 году объявлено султанское ираде объ окончательномъ предоставленіи „Анатолійскому обществу“ концессіи на постройку Багдадской дороги.

Поворотъ курса политики Англіи пошелъ, между тѣмъ, быстрымъ темпомъ.

Въ 1903 году король Эдуардъ прибываетъ во Францію и добивается прекращенія начатыхъ между Франціею и Германіею переговоровъ о совмѣстномъ финансированіи Багдадской дороги.

Съ прекращеніемъ англо-французской распри положеніе германскихъ начинаній въ Малой Азіи значительно ухудшилось и одновременно усилилось противодѣйствіе Россіи. Въ прессѣ Россіи и Англіи появился рядъ выпадовъ противъ Багдадской дороги, какъ опасному конкурренту транссибирскому пути и Суэцкому каналу. Многія наши газеты, выражая мнѣніе правящихъ круговъ, подчеркивали стратегическое значеніе Багдадской дороги, въ необычайной степени усиливающей могущество Турціи въ Малой Азіи и выражали удивленіе поддержкѣ Франціею нѣмецкаго рельсоваго проекта [2]), а дипломатія

[1]) Павловичъ.

[2]) Пресса въ Россіи повела энергичную кампанію противъ поддержки нѣмецкаго предпріятія Франціею, доказывая весь вредъ его и экономическаго возрожденія Малой Азіи для Россіи—союзницы Франціи, и Павловичъ приводитъ слѣдующую выдержку изъ „Нов. Времени“: „Если мы не скажемъ нѣмцамъ пока есть время, руки прочь, то политическая гегемонія Россіи въ Средней Азіи будетъ потрясена до основанія“ (Павловичъ, стр. 50). Многія газеты, выражавшія мнѣніе правящихъ круговъ, указывали, что предпріятіе это непомѣрно усилитъ военное могущество Турціи и, въ случаѣ войны,

открыто заявляла порицаніе дѣятельности *Делькассе* и *Констана* въ расположеніи финансировать постройку Багдадской дороги, что вызвало во Франціи большое смущеніе и въ мартѣ 1903 г. по этому поводу послѣдовалъ запросъ въ палатѣ.

Такимъ образомъ, съ сближеніемъ Англіи съ Франціею начались согласованныя дѣйствія Россіи, Англіи и Франціи, выразившіяся прежде всего по вопросу изъятія ихъ капиталовъ изъ участія въ постройкѣ этой дороги. Какъ разъ къ этому времени подоспѣлъ такъ называемый „Ковейтскій инцидентъ", когда Англія выступила съ энергичнымъ протестомъ, объявивъ портъ *Ковейту* подъ своимъ протекторатомъ, а затѣмъ въ 1906 г. „Табосскій инцидентъ" (по вопросу дороги въ Мекку); Россія поддержала Англію въ обоихъ случаяхъ.

Согласованныя дѣйствія тройственнаго союза хотя и затормозили постройку дороги, но Германія дѣятельно продолжала свое дѣло и „Багдадская дорога,—говоритъ Павловичъ,—оказалась столь жизненнымъ предпріятіемъ, что становилось очевиднымъ, что рано или поздно она будетъ достроена" [1]). Признавая всѣ для себя выгоды этого сооруженія, сулившаго Турціи военное могущество въ пробуждаемой къ новой жизни Малой Азіи, она прилагала всѣ усилія къ скорѣйшей постройкѣ дороги, равно со всей энергіею работала и Германія, создававшая здѣсь огромныя силы и средства для борьбы съ Россіей въ предусматриваемой ею неизбѣжной

отвлечетъ значительныя наши силы отъ германской границы, что настоящая война отлично и подтвердила.

[1]) Павловичъ, стр. 58.

538170

войнѣ съ послѣдней, а, можетъ быть, и съ Англіею [1]).

Являлась необходимость немедленно прибѣгнуть тройственному союзу и особенно Россіи къ болѣе дѣйствительнымъ и болѣе энергичнымъ мѣрамъ противодѣйствія сооруженію дороги и созданію въ Малой Азіи огромныхъ противъ Россіи силъ и средствъ. Императоръ Вильгельмъ выступилъ тогда съ желтой опасностью и интересами „Дальняго Востока".

А тутъ послѣдовали послѣдствія и нашего увлеченія дальнимъ востокомъ, приведшимъ насъ въ 1904 г. къ войнѣ съ Японіею, а въ слѣдующемъ году къ внутреннимъ затрудненіямъ, что было необычайно выгодно для Германіи, помимо политическаго и военнаго ослабленія Россіи, тѣмъ, что отвлекало наше вниманіе и развязывало Германіи руки на „Ближнемъ Востокѣ" вообще, а въ частности для безпрепятственной и скорѣйшей постройки Багдадской дороги.

Постройка дороги шла съ большой быстротой, нѣмцы какъ бы торопились пользоваться выгоднымъ временемъ.

Участокъ отъ *Коніи* до станціи *Бургурлю* доконченъ былъ въ два года, но дальнѣйшее проложеніе колеи до *Аданы* встрѣтило серьезныя техническія затрудненія въ пересѣченіи Таврскаго хребта [2]); дабы обстоятельство это не задержало проложеніе колеи отъ *Аданы* на *Тель-Хабеингъ* (нѣсколько сѣвер-

[1]) Мы склонны думать, что Германія тогда учитывала присоединеніе Англіи къ Россіи и Франціи, т. е. считала возможнымъ, но, конечно, не была увѣрена. Но на Турцію Германія сильно разсчитывала.

[2]) Свидѣтельство иностранца инженера — строителя участка дороги.

нѣе *Алеппо*) и далѣе въ Месопотамію, нѣмцы въ іюнѣ 1906 г. скупили всѣ акціи давно уже эксплоатируемой французской дороги *Мерсина—Адана* и по этой уже сдѣлавшейся нѣмецкой вѣтви, пользуясь портомъ *Мерсина*, подвозили весь матеріалъ для ближайшихъ участковъ дороги моремъ и начали, не дожидаясь перехода Тавра отъ станціи *Бургурлю*, прокладывать свою дорогу далѣе къ востоку на ст. *Багджіе*, проектируя одновременно вѣтку съ послѣдней линіи по берегу моря въ портъ *Александретта* того же Александретскаго залива [1]).

Получивъ въ свое распоряженіе выходы къ Средиземному морю, теперь нѣмцы съ купленной ими тѣмъ же путемъ у англійской кампаніи вѣтвью *Смирна—Карагиссаръ* имѣли готоваго нѣмецкаго пути 2.000 километровъ.

Въ мартѣ 1908 года нѣмецкій посолъ въ *Константинополѣ—баронъ Маршалъ* подписалъ съ султаномъ дополнительную конвенцію, значительно облегчившую дѣло постройки дороги въ финансовомъ отношеніи.

Между тѣмъ Германія продолжала дѣятельно работать за кулисами дипломатіи. Въ сентябрѣ 1910 года на Потсдамскомъ свиданіи подписываются статьи русско германскаго соглашенія по дѣламъ Персіи и прокладываемой ею дороги и 6-го августа 1911 года договоръ этотъ публикуется во всеобщее свѣдѣніе: „Россія окончательно отказывается отъ всякаго противодѣйствія по сооруженію Багдадской

[1]) Во время уже войны, по свидѣтельству того же инженера, нѣмцы продолжали подвозить рельсы въ Мерсину на нейтральныхъ судахъ, не продолжается-ли сіе и доселѣ.

дороги и еще беретъ на себя обязательство соединить германскую линію персидской вѣтвью *Ханекинъ—Керманшахъ—Тегеранъ*“ [1]).

Это соглашеніе вызвало большое смущеніе во Франціи. Въ Англіи отнеслись спокойнѣе, понявъ, что остановить дорогу въ Багдадъ невозможно и, не опасаясь дороги съ точки зрѣнія потери здѣсь рынковъ, опасались только захвата Германіей Средиземнаго моря и Месопотаміи [2]). 21-го мая 1911 года Германія подписала новое соглашеніе съ Турціею, явившееся новымъ и важнымъ этапомъ исторіи дороги, и получила концессію на проведеніе новаго участка отъ *Эль-Элифа* (на *Нисибинъ* и *Моссулъ*) до *Багдада* (600 килом.) съ расчетомъ 6-ти лѣтняго его окончанія, т. е. въ 1917 году, работая съ 2-хъ концовъ, причемъ, для успокоенія Англіи, въ 2-мъ пунктѣ соглашенія нѣмцы отказывались отъ своего исключительнаго права на проведеніе дороги до Персидскаго залива, предоставляя здѣсь участіе и иностраннымъ капиталамъ съ условіемъ сохраненія извѣстной доли за Германіею. По 3-му пункту того же соглашенія Германія получила концессію на соединеніе магистрали дороги, съ участкомъ Мерсина—Адана, съ *Александреттой* и на сооруженіе порта въ этой лучшей гавани Средиземнаго моря.

---

[1]) Настоящія военныя событія въ юго-восточной Персіи открываютъ намъ цѣль и задачу начинаній нѣмцевъ на линіи Багдадъ—Ханекинъ — Кериндъ — *Керманшахъ — Хамаданъ—Тавризъ;* это направленіе угрожало яко-бы только Англіи, обходя Персидскій заливъ и открывая новые пути въ Индію черезъ южную Персію, а нынѣ это операціонное направленіе нѣмцевъ отъ Багдада въ Персію заполнилось русскими войсками и служитъ въ обратномъ порядкѣ, къ счастью для насъ участокъ *Ханскинъ—Багдадъ* остался проектомъ.

[2]) Павловичъ, стр. 55—56.

Англія встрѣтила эту конвенцію повидимому равнодушно, ничѣмъ не возразивъ даже 3-му пункту, казалось близко ее затрагивавшему, тогда какъ нѣмцы получали превосходный портъ на Средиземномъ морѣ, могущій послужить имъ морской базой впослѣдствіи; пассивность Англіи слѣдуетъ объяснить отказомъ Россіи отъ противодѣйствія постройкѣ дороги и тяготѣніемъ къ той же постройкѣ французскихъ финансовъ. Англіи оставалось мириться съ положеніемъ вещей.

Въ 1912 году послѣдовала война на Балканахъ. Прямое сообщеніе Германіи и Австріи съ Багдадской дорогой и самыя Салоники, захваченныя побѣдителями. Грецією и Сербіею, ускользнули отъ нѣмцевъ; нѣмецкимъ вожделѣніямъ былъ нанесенъ большой ударъ. Чтобы хотя какъ-нибудь утвердиться на потерянныхъ путяхъ нѣмцы прибѣгли къ лазейкѣ и при ликвидаціи войны, въ мартѣ 1913 года., скупили всѣ свободныя акціи дорогъ политическаго и военнаго значенія при помощи синдиката австро-германскихъ банковъ, захвативъ 51.000 акцій 2-хъ линій: *Митровица-Салоники* и *Салоники-Монастырь* [1]).

Положеніе Германіи тѣмъ не менѣе продолжало оставаться затруднительнымъ; расчитывать на возвысившуюся Грецію было напрасно; еще менѣе на непримиримую къ нѣмцамъ Сербію. Настойчивая и активная политика Германіи воспользовалась озлобленіемъ Болгаріи противъ Сербіи, Греціи и Румыніи и неудовольствіемъ ея Россіею и принялась немедленно за обработку въ своихъ цѣляхъ Болгаріи, имѣя своимъ агентомъ главу ея правительства— Фердинанда Кобурга. Въ зависимости отъ успѣха

[1]) Сообщенія Н. В. Фильковича и Павловичъ, стр. 67—69.

своей потаенной работы въ Софіи и Константинополѣ, гдѣ шла работа по сближенію Турціи и Болгаріи, нѣмцы намѣтили видоизмѣненіе направленія прямого сообщенія съ Багдадомъ на Константинополь, Адріанополь—Софію и помѣхой соединенія съ нѣмецкими дорогами являлась теперь только Сербія, въ которой надо попытаться утвердиться въ мирное время путемъ угрозы, или же раздавить ее войной, что было рѣшено на свиданіи Вильгельма съ Францъ-Фердинандомъ въ 1914 году.

Подготовляя новую почву въ Болгаріи, нѣмцы, въ предвидѣніи надвигавшихся важныхъ событій, могущихъ превратиться въ войну, торопились на всѣхъ своихъ позиціяхъ съ подготовкой и съ особой энергіею вели дальнѣйшую прокладку колеи въ Малой Азіи, къ Багдаду. Въ теченіе 1912, 1913 и частью 1914 годовъ проложены колеи: 1) отъ ст. *Бургурлю* черезъ Тавръ 40 килом. до ст. *Базантіе* (Базанчи), но техническія трудности все же не дозволили провести ее далѣе и дорога осталась здѣсь прерванной; 2) отъ *Аданы* на востокъ проложено 50 кил. до ст. *Багджіе*, гдѣ по тѣмъ же причинамъ преодолѣнія хребта Гяюръ-дага дорога также осталась прерванной; 3) съ участка *Адана-Багджіе* въ портъ *Александретта*; 4) послѣ второго перерыва у ст. *Багджіе* проложена новая колея отъ ст. *Излахіе* на востокъ и 12-го декабря 1912 года открыта непрерывная линія *Излахіе—Килисса—Джерабулосъ* (уже на р. Ефратѣ); 5) отъ *Багдада* къ *Моссулу* 40 километровъ (теперь вѣроятно болѣе).

Одновременно нѣмцы широко утилизировали рѣч-

[1]) Нынѣ нѣмцы прошли тунелемъ Тавръ, имѣя непрерывную колею до Багжіе, но перерывъ Баджіе—Излахіе они не преодолѣли еще.

ные пути на Ефратъ и Тигръ, обезпечивъ себѣ здѣсь положеніе соглашеніемъ съ англійской компаніею *Ланча*.

Прежде перехода къ современному состоянія Багдадской дороги, въ виду ея соотношенія къ системѣ ранѣе существовавшихъ желѣзныхъ дорогъ Малой Азіи, необходимо ихъ обозначить и оцѣнить ихъ значеніе. Дороги эти, частью англійскія, частью французскія и чисто турецкія, естественно составили 4 группы: дороги района Смирны, Александретскаго залива, Сиріи и Палестины и чисто турецкія.

Дороги района *Смирны* начатыя постройкой съ 1860 года, то задерживавшіяся, то вновь развивавшіяся въ постройкѣ и эксплоатаціи, представляли слѣдующую систему: магистральная узкоколейная береговая *Магнезія — Смирна — Эскія* и участокъ *Смирна—Зекія* (широкая колея) съ продолженіемъ ея къ сѣверу къ мраморному морю въ *Пандерма* доведенную пока до ст. *Сомо*; отъ этой магистрали проведены три вѣтви, изъ коихъ сѣверная, отъ *Магнезіи*, связывалась съ Багдадской дорогой у *Афіюкъ-Карагиссара*, а южная лишь немного до нея не доходила (*Айдинъ—Джевриль*), давъ еще вѣтвь на югъ въ *Денислу* и къ западу—въ *Динеиръ*; къ этой же группѣ отнесемъ еще короткую линію *Брусса—Муданіе*.

Дорога Александретскаго залива Мерсина—Адана, предусмотрительно выкупленная нѣмцами въ цѣляхъ ускоренія постройки дороги и связи съ Средиземнымъ моремъ [1]).

[1]) Со времени захвата этой дороги, вагоны, рельсы особенно, и прочіе виды матеріальной части строющейся дороги доставлялись въ Мерсину на судахъ прямо изъ Гамбурга, что, говорятъ, продолжалось и во время войны, на нейтральныхъ судахъ. Б. Колюбакинъ.

Дороги Сиріи и Палестины заключали въ себѣ магистраль (узкая колея) *Алеппо—Дамаскъ—Мцерибъ* съ вѣтвями: *Хомсъ—Триполи*, Раякъ—Бейрутъ и *Дамаскъ—Мцерибъ*, *С. Жанъ Д'акръ* (Мцерибъ—с.-ж. Д'анръ широкая колея); короткая дорога *Іерусалимъ—Яффа*.

Турецкая дорога Дамаскъ—Мцерибъ и далѣе въ *Медину и Мекку*, такъ называемая Хеджасская дорога, мимо Акабы слѣдующая въ Аравію.

Значеніе этихъ 4-хъ группъ дорогъ, помимо общаго значенія желѣзныхъ дорогъ въ краѣ, заключается еще въ слѣдующемъ:

1) Обслуживаніе важнаго Смирнскаго района, установленіе непрерывнаго желѣзнодорожнаго сообщенія Смирны и всего района съ *Константинополемъ*, съ *Ангорой*, а черезъ посредство послѣдней сокращеніе сообщеній съ Сиваскимъ райономъ и на Эрегли и ст. *Боргурлю* съ Сиріею, Палестиной и Аравіею и верхней Месопотаміею, съ заполненіемъ же перерывовъ у *Таврa* и *Гяуръ-дага* это сообщеніе будетъ непрерывнымъ (пересадки вызоветъ только узкая колея отъ Калисы на Алеппо и далѣе).

2) Обслуживаніе Сирійскаго района и та же связь Сиріи съ Смирнскомъ райономъ, Константинополемъ, Ангорой и Сиваскимъ райономъ, и верхней Месопотаміей и Аравіею; извѣстное значеніе Хеджасской дороги по отношенію операціи противъ Суэцкаго канала и Египта.

Всѣ эти англо-французскія дороги перешли теперь всецѣло въ нѣмецкія руки и, по степени возможности, и по нѣмецкой системѣ служатъ дѣлу войны; намъ неизвѣстны измѣненія и улучшенія въ этихъ 4-хъ группахъ исполненныя нѣмцами за

время войны, но имѣются данныя, что и по отношенію этихъ группъ нѣмцы проявили большую дѣятельность [1]).

Въ системѣ желѣзныхъ дорогъ Малой Азіи главное и господствующее значеніе принадлежитъ построенной нѣмцами Багдадской дорогѣ значеніе политическое и военное, дорогѣ, преслѣдующей явно стратегическія цѣли въ предвидѣніи войны коалиціи центральныхъ державъ съ Россіей, а можетъ быть и съ Англіей. Перерѣзывая всю Малую Азію и связывая важнѣйшіе центры, дорога эта, помимо службы операціонной базы, а затѣмъ службы подвоза и сосредоточенія войскъ и средствъ на намѣченныхъ фронтахъ и переброски таковыхъ съ одного театра на другой, дорога эта одновременно въ тѣхъ же общихъ конечныхъ цѣляхъ войны долженствовала поднять экономическое состояніе всей прилегающей къ ней и ея вѣтвямъ полосы и съ этой цѣлью нѣмцами проведенъ былъ рядъ самыхъ разнообразныхъ мѣропріятій [2]).

Дорога эта ширококолейная (1,55 метр.) на всемъ пути и на Ангорской вѣтви и построена во всѣхъ отношеніяхъ капитально; тяжесть рельса около пуда

[1]) По даннымъ Revista maritima, къ 1916 г. дороги эти дали французскія 1.510 кил. готоваго и 2.000 кил. строющагося пути; англійскія—370 кил. готоваго пути и турецкія—1.370 кил. готоваго и 720 строющагося пути. По тѣмъ же даннымъ къ тому же году Багдадская дорога имѣетъ 679 кил. готоваго и 1.526 строющагося пути съ чѣмъ трудно согласиться и несомнѣнно, что цифра готоваго пути должна явиться значительно увеличенной.

[2]) По свидѣтельству одного помѣщика Лужскаго уѣзда, годами получавшаго сѣмена изъ Берлина, съ 1900 г. онъ встрѣтилъ затрудненіе и посланному имъ въ Берлинъ управляющему фирма сообщила, что причина тому отправка огромнаго количества сѣмянъ въ Малую Азію, что дѣлается подъ давленіемъ правительства.

на футъ (32—35 фунтовъ), дорога готова въ значительной своей части, лишь небольшая сравнительно часть (исключивъ участокъ Багдадъ—Ковейта, находящійся въ рукахъ англичанъ) находится въ построкѣ и вѣтви большей частью еще въ проектѣ.

Дорога начинается отъ *Гайдаръ-паши*, превосходно оборудованнаго нѣмцами порта у западнаго выхода Босфора, снабженнаго значительными транспортными средствами, и слѣдуетъ на *Исмидъ*, *Ескишеиръ*, *Афіюкъ—Карагиссаръ*, далѣе, значительно уклонившись къ востоку, на *Конію*, *Караманъ*, *Ереили*, ст. *Бургурлю* и ст. *Бозантіе* въ горахъ *Тавра*, гдѣ колея прерывается и сообщеніе поддерживается по отличному шоссе на ст. Тарсусъ дороги *Мерсина—Адона*; на перевалѣ и по шоссе поддерживается сообщеніе грузовиками, главнымъ образомъ, автобусами и т. п. средствами. Отъ ст. *Торсусъ* колея продолжена на *Адану*, до ст. *Багджіе* въ горахъ Гяуръдага, гдѣ колея вторично прерывается и шоссе соединяетъ ее со ст. *Излахіе*, откуда вновь идетъ непрерывное желѣзнодорожное сообщеніе на *Килису* въ *Джерабуласъ*, гдѣ къ 1913 году дорога окончательно прерывалась, но по даннымъ за время войны колея будто бы продолжена до *Расъ-Эль-Эйна*, что вполнѣ возможно. Далѣе же на *Ниссибикъ*, *Эль-Хелифъ*, *Моссулъ*, *Текритъ* и *Багдадъ* колея находится въ состояніи постройки, исключая 40 килом. къ сѣверу отъ *Багдада*, гдѣ къ 1913 году участокъ этотъ былъ готовъ и надо думать, что за время войны нѣмцы продвинулись здѣсь значительно къ сѣверу, можетъ быть довели колею до *Текрита*, но весьма сомнительно, чтобы они успѣли довести колею до *Моссула*. Отъ Багдада дорога проектирована на *Эль-Баджъ*, *Кер-*

белу, Неджефъ, Шейнахъ, Зобеиръ, въ Ковейту. Отъ этой основной магистрали частью готовы, частью въ постройкѣ и большей частью въ проектѣ, отходятъ слѣдующія вѣтви:

1) Отъ *Эскишегира* на важный центръ зап. Анатоліи *Ангору* (та же широкая въ 1,55 метр. колея), гдѣ въ 1913 году дорога прерывалась вслѣдствіе мѣстныхъ затрудненій прокладки колеи въ отрогахъ Сивасскаго нагорья; по даннымъ, имѣющимся въ нашемъ распоряженіи, за время войны нѣмцы проложили узкую колею (1 метръ шириной) на *Іозгадъ* (Юзгадъ) сто километровъ и даже довели до Іозгада, что вполнѣ возможно, но извѣстіе, что эта колея продолжена будто бы до *Кесаріи*, сомнительно. вслѣдствіе тѣхъ же значительныхъ затрудненій. Отъ *Кесаріи* колея проектирована до *Сиваса*, но, полагаемъ, до выполненія проекта далеко, по техническимъ трудностямъ работы въ отрогахъ Сивасскаго нагорья [1]).

Вѣтвь Эскишегиръ—Ангора—Юзгадъ и далѣе проектъ на *Кейсарію*, въ общемъ направленіи на *Сивасъ* и конечномъ—*Эрзингіанъ—Эрзерумъ, имѣетъ огромное значеніе, какъ обезпечивающая подвозъ силъ и средствъ на армянскій театръ* [2]).

Неготовность колеи Ангора—Сивасъ—Эрзерумъ представляетъ большой пробѣлъ подготовки нѣмцами Малой Азіи къ великой войнѣ, нѣмцы торопились воевать, не кончивъ этой линіи.

---

[1]) Обязательное сообщеніе *Н. В. Филькевича* и иностранца инженера, строителя одного участка Багдадской дороги.

[2]) Видоизмѣненное направленіе Пресселя, пынъ, во время войны, возможно приводимое въ исполненіе. Нѣмцы несомнѣнно сознавали, что съ точки зрѣнія готовности дороги Ангора—Сивасъ—Эрзерумъ война преждевременна.

2) Вѣтвь къ западу *Афіонъ—Карагиссаръ—Касаба—Магнезія—Смирна*, о значеніи которой уже сказано и здѣсь подчеркнемъ лишь значеніе этого соединенія смирнскаго района съ райономъ *Сиваса* и далѣе армянскаго театра.

3) Соединеніе *Алеппо* съ *ст. Килиса* общей магистрали, о значеніи этого соединенія нами упомянуто.

4) Проектированная вѣтвь съ линіи *Мерсина—Адана* отъ *станціи Багджіе* на *Марошъ*, въ конечномъ продолженіи вѣроятно на *Малатіе—Харпутъ* [1]).

5) Проектированная вѣтвь отъ станц. *Нисибинъ*, на сѣверо-западъ, на *Мардинъ—Діарбекиръ, Аргана, Харпутъ*. Значеніе этой вѣтви чрезвычайно важно, такъ какъ она связываетъ театры верхней и средней Месопотаміи съ *Діарбекиромъ* (а сдѣдовательно съ направленіемъ на *Битлисъ*) и съ *Харпутомъ* (а слѣдовательно приближаетъ къ *Эрзингіану* и далѣе къ востоку къ *Эрзеруму* и прямо на сѣверъ къ *Трапезонду*), а слѣдовательно способствуетъ переброскѣ войскъ изъ Месопотаміи къ *Сивасу* и на армянскій театръ. У насъ не имѣется свѣдѣній, перешли ли здѣсь нѣмцы къ проложенію колеи или вопросъ ограничился проектомъ.

6) Отъ готовой части и магистрали отъ *Багдада*, на сѣверъ и сѣверо-западъ, отходитъ проектирован-

---

[1]) По личному мнѣ свидѣтельству иностраннаго инженера строителя одного участка дороги и нынѣ находящагося въ Петроградѣ, большого знатока дороги и большей части района постройки, нѣмцы уже во время войны въ 1914—1915 г.г. продолжали подвозить рельсы дороги моремъ, на *Мерсину*, конечно на нейтральныхъ судахъ. Вообще Александретскій заливъ необходимо наблюдать флоту союзниковъ, а при случаѣ сдѣлать порты Мерсина и Александретта, предметомъ дѣйствія флота союзныхъ державъ.

ная вѣтвь, которая вскорѣ развѣтляется: на сѣверъ идетъ на *Тузъ—Хармапли* и на сѣверо-востокъ на *Ханекинъ;* о конечномъ направленіи первой—трудно судить, слѣдующимъ этапомъ можно видѣть *Керкукъ*, откуда торная дорога ведетъ къ персидской границѣ на *Сулейманіе* и недавно занятый нами *Сеннэ* въ Персіи, изъ *Керкука* же пути на сѣверо-западъ ведутъ въ нагорный Курдистанъ. Гораздо важнѣе и опредѣленнѣе направленіе на *Ханекинъ* продолженіе котораго на недавно занятый нами въ Персіи *Керинд*ъ, *Керманшах*ъ, *Хамадан*ъ къ *Тегерану* нѣмцы въ 1911 г. предложили намъ. Настоящія политическія и военныя событія въ Персіи легко объясняютъ намъ цѣль этого направленія въ южную Персію, сдѣлавшагося въ обратномъ направленіи нашимъ операціоннымъ путемъ изъ Персіи къ *Багдаду*. Остались ли эти направленія только проектами или нѣмцы хотя немного проложили здѣсь колею, все это покажутъ намъ дальнѣйшія военныя здѣсь событія.

На всемъ пути прокладки Багдадской желѣзной дороги утверждалось германское вліяніе, въ возможной степени германская культура и военное управленіе, проникшія въ Арменію, Палестину и въ Персію, гдѣ оно нынѣ ликвидируется, а въ Анатоліи и Сиріи лишь расшатывается событіями. При такихъ условіяхъ германскаго господства въ Малой Азіи разразилась въ 1914 году настоящая переживаемая нами всемірная война, и центральныя имперіи имѣли за собой новую союзницу, спѣшно заканчивавшую свои послѣднія приготовленія—Турцію, направляемую изъ оборудованной ими

теперь Малой Азіи къ Кавказу, и, наконецъ, подготовляли еще и другую союзницу, созданную на костяхъ и на крови русскихъ героевъ—Болгарію, которая должна была захватомъ Сербіи открыть непрерывную желѣзнодорожную колею *Берлинъ—Вѣна—Нишъ—Софія—Константинополь* и *Багдадъ*.

Значеніе Эрзерума.

Несмотря на цѣлый рядъ событій подъ Эрзерумомъ въ теченіе января мѣсяца, какъ удачныя дѣла на всемъ фронтѣ, погромъ праваго крыла турокъ у Хныса, захватъ передовыхъ позицій у Кеприкея и Гассанъ-кала и постепеннаго подхода къ фронту Эрзерума съ востока, событій, служившихъ подготовкой замышляемаго нами удара, паденіе Эрзерума явилось въ огромной степени неожиданнымъ, какъ для Россіи и ея союзниковъ, такъ и для ея враговъ. Впечатлѣніе получилось потрясающее.

Природная сила обширнаго эрзерумскаго плацдарма, суровое время года въ этой возвышенной горной странѣ, глубокіе снѣга, покрывающіе всѣ окрестныя горы и долины, основательная военно-инженерная подготовка крѣпости и ея снабженіе, наконецъ, и значительность силъ, которыя турки могли ввести въ Эрзерумъ для обороны его вдвойнѣ сильныхъ укрѣпленій, все это было противъ успѣха штурма нами этой твердыни Турціи въ Малой Азіи. Но искусное руководительство и мужество и выносливость славныхъ кавказскихъ войскъ побороли и природу и искусственную подготовку, и невозможное

стало возможнымъ, и подъ ихъ ударами пала издавна грозная твердыня.

Значеніе паденія Эрзерума по-истинѣ громадное и во всѣхъ смыслахъ, что видно прежде всего изъ военно-географическаго обзора нагорной Арменіи и эрзерумской долины и города.

Значеніе Малой или Передней Азіи въ системѣ материковъ Стараго Свѣта обусловлено ея центральнымъ и связующимъ расположеніемъ между ними и четырьмя одновременно морями, что такъ хорошо оцѣнено нѣмцами, сумѣвшими основательно здѣсь утвердиться для угрозы Россіи и Англіи въ предстоявшемъ міровомъ экономическомъ и военномъ соперничествѣ; отсюда, какъ изъ центра мусульманства, можно грозить и Кавказу съ Персіею, и Индіи, и Египту съ Суэцкимъ каналомъ. Изъ всѣхъ странъ, составляющихъ Малую или Переднюю Азію, какъ Закавказье, Персія, Арменія, Анатолія, Сирія, Месопотамія и Аравія, особое значеніе принадлежитъ нагорной Арменіи, такъ какъ именно здѣсь перекрещиваются естественные, природой созданные, пути востока съ западомъ и сѣвера съ югомъ. Здѣсь, въ этой нагорной Арменіи берутъ начало рѣки Чернаго и Каспійскаго морей и Персидскаго залива и, слѣдуя закону рельефа, вверхъ и внизъ по долинамъ этихъ рѣкъ, народы древности еще издавно проложили пути своихъ сношеній и дѣйствій. Міровые пути Малой Азіи, пересѣкая пространства ея въ различныхъ направленіяхъ, большей частью своей перекрещиваются въ нагорной Арменіи, создавая ей значеніе узла этихъ міровыхъ путей. Армянское нагорье перехватываетъ такимъ образомъ всѣ важнѣйшіе пути дѣйствія (частью безусловно, частью

условно) къ 4-мъ омывающимъ Малую Азію морямъ, отсюда все значеніе нагорной Арменіи и, въ частности, ея возвышенной и центральной эрзерумской равнины и самаго города Эрзерума.

Армянское нагорье, какъ указываетъ сама природа, и есть ключъ къ господству въ Малой Азіи, ибо занятіе его открываетъ доступы въ богатыя страны Малой Азіи. Окруженная со всѣхъ сторонъ труднодоступными массивами. Эрзерумская нагорная долина представляетъ изъ себя значительныхъ размѣровъ плацдармъ, окруженный стѣнами естественной крѣпости.

Упомянутые пути дѣйствія отъ четырехъ морей сходятся и перекрещиваются въ Эрзерумской долинѣ, отсюда командующее и господствующее въ узлѣ долинъ, переваловъ и путей—положеніе этой природной крѣпости и значеніе ея какъ въ нагорьѣ, такъ и въ Малой Азіи.

Проникнуть въ этотъ плацдармъ *съ сѣвера* возможно только по Гюрджи-Багазскому перевалу-проходу (что и исполнено генераломъ Юденичемъ нынѣ, взявшимъ оба форта этихъ проходовъ), съ востока проникнуть можно, форсируя хребетъ Девебойну (куда нынѣ была вынесена турками передовая линія фортовъ).

Значеніе Эрзерума тѣсно и неразрывно связано съ значеніемъ Эрзерумской долины,—упомянутаго плацдарма. Расположенный въ этомъ пландармѣ, богатый средствами къ жизни, въ узлѣ горныхъ, рѣчныхъ и важнѣйшихъ дорожныхъ системъ, Эрзерумъ, въ силу природныхъ условій своего расположенія, получаетъ на театрѣ войны первостепенное экономическое, торговое и промышленное значеніе,

отсюда—политическое и административное, являясь важнѣйшимъ населеннымъ пунктомъ страны. Служа главнымъ этапомъ и складочнымъ пунктомъ на персидскомъ транзитѣ и играя ту же роль для торговли Арменіи, Анатоліи и Закавказья (условно Ирріи и Месопотаміи),—Эрзерумъ съ окресностями постоянно изобиловалъ всякаго рода и вида перевозочными средствами.

Совокупность всѣхъ указанныхъ условій естественно создала ему и первостепенное на театрѣ войны военное значеніе, что отлично сознавалось турецкимъ правительствомъ, считавшимъ его „ключемъ и надеждой Турціи".

Военное значеніе Эрзерума росло по мѣрѣ развитія Турціею своихъ вооруженныхъ силъ въ Малой Азіи вообще, и въ Арменіи въ частности. Ко времени войны съ Россіей 1828 и 1829 гг. онъ обладалъ большими боевыми и продовольственными средствами, и паденіе его рѣшило судьбу кампаніи въ Азіи. Въ слѣдующую войну 1853—1855 гг. Эрзерумъ служилъ основаніемъ дѣйствій Турціи въ Азіи и представлялъ главный пунктъ формированія, снаряженія и снабженія анатолійской арміи всѣми видами довольствія, какъ передъ войной, такъ и въ теченіе всей этой продолжительной кампаніи. Еще большее значеніе получилъ Эрзерумъ въ виду предстоящей войны 1877—1878 гг., когда онъ явился складочнымъ пунктомъ огромнаго количества боевыхъ и продовольственныхъ запасовъ.

Въ Эрзерумѣ происходило формированіе и снаряженіе редифовъ 1-го, 2-го и 3-го призывовъ редифа IV корпуса 1-й (съ кадрами) и 2-ой (безъ кадровъ) категорій, здѣсь же производилась моби-

лизація и формированіе всей артиллеріи IV корпуса. Въ окрестности свозились огромные запасы пшеницы, ячменя и другихъ продуктовъ, отъ которыхъ, по англійскимъ источникамъ, „ломились склады". Въ городѣ устраивался главный складъ сухарей для всей арміи и огромный складъ боевыхъ запасовъ, откуда они и развозились по всей странѣ, Здѣсь же собирались, устраивались и снаряжались иррегулярныя войска и вся милиція изъ кавказскихъ горцевъ.

Наконецъ, по укрѣпленію Эрзерума производились усиленные работы и долговременные верки вооружились значительнымъ числомъ дальнобойныхъ орудій большихъ калибровъ. Являясь, такимъ образомъ, для Турціи основаніемъ дѣйствій, основнымъ базисомъ для веденія войны съ Россіею въ Азіи, Эрзерумъ является для насъ важнѣйшимъ основнымъ и неизбѣжно главнымъ предметомъ дѣйствій.

Еще большее значеніе принадлежало Эрзеруму въ нынѣшнюю войну, когда Турція ведетъ съ нами борьбу съ могущественной коалиціей. Въ эту кампанію, когда Турція значительно обогатилась путемя сообщенія въ Малой Азіи, не говоря уже о содѣйствіи багдадской жел. дор. въ подвозѣ на передовые театры всякаго рода средствъ, Эрзерумъ значительно (съ 1878 г.) усилился въ военно-инженерномъ отношеніи и явился для насъ на Кавказѣ большой угрозой.

Опираясь на Эрзерумъ, турки въ зиму 1914—1915 г. повели наступленіе на Карсскую равнину и беззавѣтная доблесть войскъ отвратили лишь временно, и угроза продолжала висѣть надъ нами, стѣсняя и ограничивая наши операціи въ Малой Азіи. Но вотъ грянула новая, неслыханная, безпри-

мѣрная побѣда, и кавказская армія сокрушила эту грозную твердыню и все ея огромное значеніе обратила въ свою пользу, Большая слава и большая честь тому, кто взялъ на себя отвѣтственность за штурмъ Эрзерума.

Прямыми и ближайшими послѣдствіями и результатами захвата нами Эрзерума, помимо громаднаго моральнаго значенія, являются обстоятельства:

1) Потеря Трапезундомъ всего своего значенія: нынѣ Трапезундъ и все прибрежье къ востоку отъ него—тупикъ для турецкихъ войскъ, здѣсь находящихся.

2) Открытіе путей для веденія нами операціи противъ восточной части турецкаго прибрежья Чернаго моря.

3) Открытіе путей для веденія нами операціи въ общемъ направленіи и къ Константинополю и къ Средиземному морю, что, конечно, обусловлено и продолжительнымъ временемъ, но что вполнѣ осуществимо, если война явится затяжной.

4) Открытіемъ путей дѣйствій на сообщенія Багдада съ Константинополемъ, т. е. въ тылъ и на сообщенія багдадской турецкой арміи, что уже не требуетъ столь продолжительнаго времени и можетъ осуществиться очень скоро. Съ вынужденнымъ же оставленіемъ Багдада и Моссула турки лишатся всей восточной и южной, частей своихъ владѣній, пребываній же въ Сиріи становится также опаснымъ.

5) Значительное сокращеніе фронта кавказской арміи, такъ какъ пребываніе войскъ въ долинѣ Ольты-Чая и Чороха становится излишнемъ, и изъ сосредоточеннаго распоряженія нашего въ Эрзерумѣ

мы легко обороняемъ всѣ доступы въ верховье Куры, Карской равнинѣ и къ Алашкерту.

6) Получается возможность усилить Эрзерумъ на счетъ потерявшаго теперь во многомъ свое значеніе Карса, обстоятельство очень важное, не требующее поясненія.

7) Мы получаемъ возможность пользоваться средствами новой обширной-территоріи, облегающей эрзерумскую долину съ запада и съ юга.

8) Слѣдуетъ ожидать покорности большой части курдскихъ племенъ, въ глазахъ которыхъ Эрзерумъ былъ—все.

Нѣтъ никакого сомнѣнія, что турки, особенно нѣмцы, примутъ всѣ мѣры къ обратному овладѣнію Эрзерумомъ, но безупречное до сихъ поръ веденіе войны на Кавказѣ служитъ намъ докательствомъ, что наши кавказскіе руководители не упустятъ принять свои мѣры къ парализованію этого намѣренія, если бы такое состоялось.

Взятіе кавказскими войсками штурмомъ Битлиса и его значеніе.

Великая Россія только что обрадована новымъ подвигомъ нашихъ кавказскихъ героевъ—занятіемъ ими *Битлиса.*

Битлисъ—главный городъ уѣзда (вилайэта), того же имени и расположенъ близъ юго-западнаго угла озера Ванъ, на большомъ торговомъ пути (транзитѣ) изъ Эрзерума въ Багдадъ, а именно: *Эрзерумъ, Муша, Битлисъ, Саертъ* (Сертъ), *Джезире, Моссулъ, Багдадъ*; знаменитомъ историческомъ пути отступленія 10,000 грековъ Ксенофонта изъ Багдада на Эрзерумъ въ Трапезундъ, гдѣ греки уже сѣли на суда для возвращенія моремъ на родину.

Битлисъ едва-ли крѣпость въ нашемъ значеніи слова, но несомнѣнно былъ укрѣпленъ турками въ пособіе его старыхъ укрѣпленій и могъ представить извѣстныя затрудненія къ его занятію. Занятіе Битлиса искуснымъ руководительствомъ нашими здѣсь операціями было подготовлено взятіемъ *Вана*, затѣмъ *Муша* и наконецъ *Ахлата*, почему естественно было ожидать скораго занятія и Битлиса, куда войска наши вступаютъ впервые.

Битлисъ довольно промышленный и торговый городъ, благодаря нахожденію на транзитѣ, и политическое и стратегическое значеніе его весьма важны.

Битлисъ—это предверіе Месопотаміи, этого плодоноснаго междурѣчья, этого библейскаго рая, предмета пламенныхъ вожделѣній нѣмецкихъ бюргеровъ. Изъ Битлиса цѣлая серія путей ведетъ въ эту вожделѣнную Месопотамію, прорѣзанную дорого стоющей нѣмецкой багдадской желѣзной дорогой; къ западу—на *Діарбекиръ*, къ югу на *Джезире* и станцію *Ниссибинъ* и юго-востоку—на *Моссулъ*.

Изъ Битлиса историческій путь марша Ксенофонта ведетъ прямо на *Саертъ*, откуда выдѣляетъ вѣтвь къ западу, на *Діарбекиръ*, далѣе подходитъ къ рѣкѣ *Тигру*, г. *Джезире*, откуда пути расходятся: вправо къ востоку, перейдя р. Тигръ, нѣсколькими путями (верстъ около 200), *прямо на станцію Ниссибинъ* пресловутой, драгоцѣнной созданной нѣмцами *багдадской желѣзной дороги*, а влѣво, на юго-востокъ къ *Моссулу*, и далѣе внизъ по теченію р. Тигра—въ Багдадъ.

Одинъ изъ проектовъ багдадской дороги велъ ее на Саертъ, т. е. въ 30-ти верстахъ отъ занятаго нами Битлиса (Сивасъ—Діарбекикиръ—Саертъ—Моссулъ—Багдадъ).

Отъ *Саерта* начинается уже настоящая Месопотамія, это уже бассейнъ средняго Тигра.

Съ занятіемъ Битлиса весь вилайетъ находится въ нашихъ рукахъ. Въ Ванскомъ и Битлисскомъ вилайетахъ вмѣстѣ находится болѣе милліона жителей, что доказываетъ цѣнность пріобрѣтенія только этихъ двухъ вилайетовъ, принявъ въ расчетъ, вообще, слабую населенность Малой Азіи; оба вилайета, особенно Битлисскій, богаты горными мѣсторожденіями. Городъ очень красивъ и отличается хорошимъ климатомъ. Таково значеніе Битлиса, и занятіе его на-

шими молодцами, надо полагать, произведетъ тяжелое впечатлѣніе въ Турціи и въ Германіи; въ Берлинѣ лучше, чѣмъ гдѣ-либо понимаютъ все значеніе нашего расположенія на путяхъ въ Месопотамію и къ дорогому германскому дѣтищу—багдадской желѣзной дорогѣ.

Отъ Битлиса до ближайшей станціи багдадской дороги будетъ, примѣрно верстъ 300 и болѣе и около 350 до *Моссула*, и дороги плохи, и страна дикая, и до Саерта еще суровая, но что все это для нашихъ кавказскихъ молодцовъ послѣ совершенныхъ ими подвиговъ, да еще принявъ въ расчетъ впечатлѣніе ихъ ударовъ на впечатлительныхъ турокъ и нѣкоторую слабость правительственной власти Турціи въ этомъ районѣ, безсильной подчинить и обуздать дикихъ курдовъ.

Начиная отъ Саерта, или, вѣрнѣе, верстъ 20 южнѣе, климатъ много мягче, особенно по сравненію съ Эрзерумомъ, считаемымъ въ Турціи армянской Сибирью.

Взятіе *Битлиса*, въ связи съ захватомъ нами съ налета *Керманшаха*, пожалуй, еще болѣе чѣмъ побѣдоносный штурмъ Эрзерума благопріятно отразится на операціяхъ англійской арміи въ Месопотаміи. Несомнѣнно, что паника уже проникла далеко въ бассейны Тигра и Ефрата и со скоростью вѣтра несется на югъ и на западъ.

Полагаемъ, что не за горами и переходъ въ наступленіе англійской арміи къ Багдаду и установленіе нами боевой связи съ нашимъ благороднымъ союзникомъ въ плодоносныхъ равнинахъ священной Месопотамій.

Битлисъ.

Изъ этой схемы-карты видно все стратегическое значеніе взятія нами Битлиса.

Какъ это видно изъ этой схемы-карты, изъ Битлиса намъ открываются направленія, пути дѣйствія, на западъ, на югъ и на юго-востокъ. Главное направленіе (путь Ксенофонта изъ Багдада на Эрзерумъ) ведетъ на Саертъ, откуда отходитъ вѣтвь на важный г. Діарбекиръ, изъ Саерта дорога идетъ, спускаясь съ горъ, къ Джезире и здѣсь пути вновь расходятся: вправо, къ юго-западу на переправы р. Тигра, а по переправѣ рядъ дорогъ ведетъ кратчайшими путями къ Багдадской желѣзной дорогѣ, къ важнымъ—станціи и городу Ниссибину; отъ г. Джезире же нѣсколько на юго-востокъ, лѣвымъ берегомъ р. Тигра, хорошая дорога ведетъ прямо въ Моссулъ.

Трапезондъ.

Наша кавказская армія оповѣстила міръ своей новой побѣдой. Древній, прославленный, столь извѣстный на всемъ прибрежьѣ Чернаго моря городъ Трапезондъ, 2,000 лѣтъ тому назадъ чествовавшій счастливое возвращеніе Ксенофонта съ 10,000 грековъ къ берегамъ понта Эвксинскаго, когда-то столица Трапезондской имперіи, важнѣйшій пунктъ историческаго персидскаго въ Царьградъ транзита, продолжительно укрѣпляемый турками Трапезондъ нынѣ въ нашихъ рукахъ.

Конечно, занятіе нами Трапезонда, по сравненію съ занятіемъ Эрзерума и Битлиса, уступаетъ по значенію занятія послѣднихъ, но, тѣмъ не менѣе, оно все же не малое; моральное же значеніе этого событія громадное.

Занятіе нами Трапезонда произведетъ по всѣму турецкому прибрежью Чернаго моря, вплоть до Босфора и Царьграда, потрясающее впечатлѣніе; оно отзовется во всей глубинѣ Анатоліи, гдѣ турки все еще вздыхаютъ о потерѣ ими „возлюбленнаго ключа и недежды Турціи“—Эрзерума и потерѣ Битлиса, оно отзовется и въ равнинахъ Месопотаміи, въ Моссулѣ, Багдадѣ и въ лагерѣ нашихъ благородныхъ союзниковъ на рѣкѣ Тигрѣ, по пути къ Багдаду, и

на линіи Багдадъ—Ханекинъ—Керманшахъ, въ пограничной Персіи. Надо знать турокъ, ихъ впечатлительность и свойство падать духомъ, чтобы объяснить себѣ, какъ событіе это будетъ встрѣчено въ Турціи и въ Азіатской особенно, когда еще свѣжи „дни Эрзерума, Битлиса, Мамахатуна".

Самый способъ занятія нами Трапезонда—соединенныя усилія съ суши и съ моря, наступленіе берегомъ моря, содѣйствіе огня съ судовъ флота и десантъ, исполненный гдѣ-либо вѣроятно западнѣе Трапезонда (не у Платаны-ли!), при какомъ-то еще не выясненномъ содѣйствіи съ другого участка нашего фронта, изъ-за горъ, все это, въ общей совокупности, усилитъ впечатлѣніе и покажетъ Турціи, что все ея прибрежье Чернаго моря находится въ величайшей опасности. Намъ еще неизвѣстны результаты этого общаго штурма Трапезонда, т. е. трофеи, каковые въ укрѣпленномъ Трапезондѣ должны быть значительными, не говоря уже о портовыхъ сооруженіяхъ и складахъ всякаго рода, но мы легко можемъ себѣ объяснить и представить послѣдствія, а именно:

1) Прежде всего, занятіе нами Трапезонда непосредственно и ближайшимъ образомъ отзовется на судьбѣ *Байбурта*, который теперь отрѣзывается отъ сообщеній съ внутренностью страны, съ базой, съ ближайшей базой—*Эрзинганомъ*, и если только турецкія войска, оборонявшія Байбуртъ, не успѣли проскочить на *Гюмишъ-ханэ* къ *Эрзингану*, то имъ остается только разсѣятся или положить оружіе.

2) Съ занятіемъ нами Трапезонда и рейда *Платана* мы лишаемъ пріюта непріятельскій подводный флотъ, которому остается теперь ютиться въ *Тире-*

боли, не соединенномъ хорошими дорогами съ внутренностью страны, а потому вовсе неудобнымъ для снабженія подводныхъ лодокъ, а, вѣрнѣе, придется ютиться отнынѣ въ *Керасундѣ*, находящемся уже въ 120—140 верстахъ къ западу отъ Трапезонда; мы же, наоборотъ, расширяемъ сферу дѣйствія флота особенно подводнаго.

3) Обширный участокъ турецкаго побережья отъ *Трапезонда* до *Керасунда*, верстъ въ 130—140 берегомъ моря, остается безъ сообщеній съ внутренностью страны, такъ какъ послѣ Трапезонда, сообщающагося хорошей дорогой съ *Эрзингіаномъ*, всѣ остальные береговые пункты вплоть до *Керасунда* остаются безъ сообщеній съ внутренностью страны (они и жили моремъ и береговой дорогой), и, слѣдовательно, весь этотъ участокъ вплоть до Керасунда находится теперь подъ ударами нашихъ войскъ; только *Керасундъ* соединенъ хорошей дорогой съ внутренностью страны, но уже не на *Эрзингіанъ*, а много западнѣе, на *Сивасъ* (путь—*Керасундъ—Кара-гиссаръ,—Эндери—Зоръ—Сивасъ*).

4) Столь важный теперь для турокъ городъ *Эрзингіанъ* является въ значительной степени обособленнымъ, какъ бы выдвинутымъ впередъ, такъ какъ теперь съ занятіемъ Трапезонда, все лѣвое крыло турецкой арміи въ Азіи значительно болѣе чѣмъ на 100 верстъ вынуждено осадить назадъ почти къ Керасунду, и вся богатая горно-приморская страна къ востоку отъ линіи *Керасундъ — Гюмишъ-ханэ — Байбуртъ* открыта нашему вторженію.

5) Наконецъ облегчаются наши дѣйствія противъ важнаго Эрзингіана, такъ какъ помимо подхода къ нему съ востока, отъ *Мамахутана*, мы получаемъ

возможность подойти къ нему и съ сѣвера, отъ Трапезонда на Гюмишъ-ханэ и *Кялькитъ*, открывая себѣ черезъ горы дѣйствій и на сообщенія Эрзингіана съ Спвасомъ или даже съ *Токатомъ* и *Амассіею*.

6) Къ послѣдствіямъ слѣдуетъ отнести и значительное расширеніе новаго для насъ района пользованія мѣстными средствами, что важно въ отношеніи скота, сѣна, ячменя, молочныхъ продуктовъ и разныхъ мѣстныхъ для лошадей и скота кормовыхъ средствъ.

Развитіе дальнѣйшихъ дѣйствій встрѣчаетъ затрудненіе въ трудно-доступныхъ горахъ Понтійскаго Тавра, гдѣ трудно дѣйствовать и поддерживать связь, но успѣхъ окрыляетъ побѣдителя, а у противника-фаталиста сердце падаетъ.

Багдадское направленіе.

Военныя событія на персидско-турецкой границѣ и въ Месопотаміи возбуждаютъ все большій и большій интересъ въ силу, во-первыхъ, развивающагося значенія этихъ событій, а во-вторыхъ по исключительному интересу этихъ дальнихъ и столь, казалось, намъ чуждыхъ театровъ войны, заманчивыхъ природными богатствами, разнообразіемъ населенія и условіями его жизни и дѣятельности и, наконецъ, исторической памятью этихъ странъ, гдѣ звучитъ эхо библейскихъ и другихъ древне-историческихъ преданій.

Отличительное свойство Месопотаміи труднодоступность ея западныхъ и восточныхъ границъ: пустыни Аравіи съ запада и горы Курдистана съ востока.

Труднодоступность ея восточной, турецко-персидской границы обусловлена природными свойствами пограничнаго хребта, его высотой, крутостью и отсутствіемъ удобныхъ проходовъ и переваловъ и дикостью населенія горнаго Кудистана, не признающаго властей, что въ общемъ препятствуетъ сношеніямъ и развитію экономической жизни. Но главная причина слабаго развитія торговыхъ и промышленныхъ сношеній на протяженіи границы этихъ странъ служитъ

глубокая ненависть персовъ-шіитовъ къ туркамъ и курдамъ-сунитамъ.

Исключеніе изъ этого общаго положенія замкнутости и дикости восточной турецко-персидской границы составляетъ только направленіе изъ средней Персіи къ Багдаду, а именно путь Хамаданъ—Керманшахъ — Керіндъ — Касръ-Ширинъ — Ханекинъ — Багдадъ и еще далѣе Кербела и Неджефъ, представляющій сравнительно весьма оживленную торговую и промышленную артерію по причинамъ лишь отчасти географическимъ и топографическимъ (большая доступность, мѣстная производительность и т. п.), а главное по причинамъ политико-религіознымъ.

При всемъ своемъ нежеланіи имѣть сношенія съ суннитами персы-шіиты вынуждены открыть сношенія именно въ этомъ направленіи, какъ кратчайшемъ изъ Персіи въ священные для шіитовъ города Кербела и Неджефъ, посѣщаемые ежегодно десятками тысячъ богомольцевъ и куда персы-шіиты еще отправляютъ ежегодно десятки тысячъ труповъ для погребенія ихъ въ священныхъ гробницахъ этихъ городовъ.

Служа, такимъ образомъ, религіознымъ потребностямъ персовъ-шіитовъ, направленіе это служитъ и торговымъ, и промышленнымъ цѣлямъ турокъ, персовъ и работающихъ здѣсь въ тѣхъ-же цѣляхъ иностранцевъ и представляетъ большое сравнительно оживленіе, чему способствуетъ сравнительно большая экономическая дѣятельность участка Казвинъ—Хамаданъ—Керманшахъ и въ предѣлахъ Турціи природное богатство цвѣтущей долины р. Діалы и лѣваго берега Тигра, близъ Багдада. Какъ установившійся транзитъ, направленіе богато всякаго рода перевозочными средствами, начиная съ разнаго рода вьючныхъ

животныхъ. Задолго до проекта Багдадской жел. дороги было много предложеній постройки желѣзной дороги Кербела—Багдадъ—Ханекинъ—Керманшахъ, но всѣ онѣ были отклонены, и только съ проложеніемъ Багдадской жел. дороги рѣшена вѣтвь Багдадъ—Ханекинъ, съ предложеніемъ, по потсдамскому договору, Россіи продолжить вѣтвь отъ Ханекина до Тегерана; постройка обоихъ участковъ осталась въ проектѣ до самой войны.

Направленіе это, какъ мы видимъ, играетъ уже большую роль и со временемъ получитъ еще большее развитіе.

Къ отрицательной сторонѣ этого направленія изъ Персіи къ Багдаду и далѣе въ Кербелу слѣдуетъ отнести это провожденіе ежегодно около 10,000 труповъ, погруженныхъ по двое на лошаковъ. Это примитивное погребальное шествіе сопровождается нестерпимымъ смрадомъ и пораждаетъ иногда заразу; неудивительно, что эти благословенныя мѣста посѣщаетъ и чума.

Погребальный процессъ правовѣрныхъ персовъ-шіитовъ, въ священныхъ гробницахъ турецкой территоріи Месопотаміи—въ Кербелѣ и Неджефѣ обходится недешево и нѣкоторыя погребенія обходятся богатымъ шіитамъ въ 50,000 рублей и болѣе.

Кербела и Неджефъ на всемъ востокѣ имѣютъ репутацію городовъ сказочно богатыхъ. Въ Багдадѣ разсказываютъ, что ничто не можетъ дать понятіе о скрытыхъ богатствахъ въ мечетяхъ Кербелы и Неджефа и что стоимость золотыхъ наклеекъ минаретовъ и стѣнъ достигаетъ по крайней мѣрѣ 12.000.000 франковъ, изъ коихъ болѣе милліона даръ персидскаго шаха Насредина въ 1876-мъ году. Стоимость прино-

шеній по обѣту, еще и понынѣ запертыхъ въ мечетяхъ, оцѣниваются въ 700.000.000 франковъ, изъ коихъ впрочемъ вынуто до 77 тоннъ драгоцѣнныхъ камней. Можно себѣ представить тѣ выгоды, которыя Турція извлекаетъ изъ Кербелы и Неджефа и транзита къ нимъ отъ Ханекина и обстоятельство это еще болѣе увеличиваетъ значеніе Багдада, какъ центра этого направленія, не говоря уже о святыняхъ для самихъ суннитовъ въ Багдадѣ и окрестностяхъ, куда также вносятся обильные вклады и приношенія.

Въ управленіе Месопотаміею Мидхадомъ-пашей, имъ было много сдѣлано для упорядоченія транзита Керманшахъ—Кербела—Неджефъ, но при турецкихъ порядкахъ эти начинанія заглохли, а теперь это богатое направленіе въ смыслѣ благоустройства, оставляетъ желать многаго.

Все вышеуказанное должно быть учтено стратегіею и политикой и послѣдней особенно политико-религіозная сторона этого багдадскаго направленія, гдѣ сталкиваются интересы непримиримыхъ персовъ-шіитовъ и турокъ-сунитовъ, интересы курдовъ и арабовъ, равно съ персами ненавидящихъ турокъ и едва выносящихъ ихъ господство.

Моссульское направленіе.

На театрѣ войны въ Малой Азіи однимъ изъ важнѣйшихъ направленій дѣйствій нашихъ войскъ служитъ таковое изъ сѣверной Персіи въ верхнюю Месопотамію, а именно: Тавризъ, восточный берегъ оз. Урміи, Соуджбулагъ, перевалы черезъ пограничный хребетъ, гор. Ревандузъ, Эрбиль (Арбелъ древнихъ) и Моссулъ. Это направленіе проходитъ большею своей частью черезъ горныя трущобы дикаго персидскаго и турецкаго Курдистана и является однимъ изъ наименѣе посѣщенныхъ европейскими учеными и изслѣдователями. Въ числѣ ихъ за довольно большой промежутокъ времени мы можемъ назвать среди посѣтившихъ эту часть Курдистана вообще и частью указанное направленіе: ученаго Итальянца Горзони, долго здѣсь въ XVIII вѣкѣ жившаго и составившаго алфавитъ и граматику курдскаго языка, изданные имъ въ 1785 году, столь извѣстнаго Генри Роулинсона, Паркинса (прошелъ все направленіе въ 1849 г.), полковника Фабвье, генерала Гардана и ближайшимъ образомъ въ 70-е годы прошлаго столѣтія Нѣмца барона Тильмана съ двумя товарищами.

Направленіе это представляетъ для насъ нынѣ живой интересъ, такъ какъ здѣсь дѣйствуютъ наши

герои. Прежде всего намъ конечно интересна природа лежащихъ здѣсь странъ, затѣмъ ихъ прошлое,—ихъ исторія, а затѣмъ и условія здѣсь жизни и дѣятельности, особенно боевой.

Высокій и труднодоступный пограничный хребетъ Курдскихъ или Бахтіарскихъ горъ (Загрошъ или Загросъ древнихъ) служитъ рѣзкимъ (по меридіану) и характернымъ рубежомъ двухъ областей: къ востоку отъ него—нагорный Иранъ, Мидія древнихъ, Персія нынѣ, къ западу—Ассирія древнихъ, нынѣ турецкая верхняя Месопотамія. На протяженіи этого направленія мы видимъ рѣдкое сочетаніе трехъ различныхъ смежныхъ міровъ: чисто горной страны, Ревандузскаго лѣсистаго предгорья и знойной Ассирійской низменности. Всѣ эти три примыкающія другъ къ другу страны рѣзко отличаются по своей природѣ, начиная съ абсолютной и относительной высоты, такъ и фауной, флорой, почвой и условіями жизни и дѣятельности.

На востокѣ—берега озера Урміи и районовъ Соуджбулага, съ окружающими высокими хребтами и вершинами—типичная горная страна съ ея высокимъ и дикимъ пограничнымъ хребтомъ. Здѣсь много воды и прекрасныя лѣтнія пастбища. За перевалами этого хребта рѣзкій переходъ къ богатому и лѣсистому Ревандузскому предгорью, прекрасно орошенному, какъ бы цвѣтущему оазису, ущелью рѣки Ревандузчая и другихъ впадающихъ въ нее горныхъ рѣчекъ, а по спускѣ съ этого роскошнаго лѣсистаго предгорья, послѣ значительнаго паденія, сразу, начиная съ Эрбильской долины, вступаешь въ область сухой, безводной, безжизненной, знойной почти три четверти года Ассирійской низменности. Эрбильская долина

(или котловина) и главнымъ образомъ лѣвый берегъ р. Бол. Забъ составляетъ все же хотя нѣкоторый переходъ, а берега р. Газиръ-су (Бумадусъ древнихъ) еще суше, и такъ подвигаются сушь и безплодіе къ развалинамъ Ниневіи съ ея недавно извлеченнымъ изъ праха дворцомъ Куюнджикъ, до развалинъ лѣтнихъ дворцовъ Ассиріи, ея Версаля—Харсабада и древнихъ ассирійскихъ городовъ Калаха (Нимрода), до р. Тигра и до мусульманскаго Моссула,—здѣсь уже полное царство суши и невыносимаго на 9 и 10 мѣсяцевъ зноя.

Пограничный хребетъ отличается высотой, вершины его показываютъ 10.000 и болѣе (до 11.000) футовъ, хребты и перевалы 6—8 и даже 10.000 футовъ; полк. Фабвье, посѣтившій нагорье съ генераломъ Гарданомъ, удостовѣряетъ вѣчный снѣгъ на горахъ въ разгарѣ лѣта.

Рѣзкость перехода отъ высокаго и холоднаго нагорья къ знойной Ассиріи прекрасно видна изъ того, что по прямому направленію отъ хребта до начала Эрбильской равнины всего 60—70 верстъ и лишь мѣстами немного болѣе.

Весь этотъ описываемый нами районъ муссульскаго направленія съ своимъ сочетаніемъ трехъ различныхъ міровъ представляетъ полное подобіе сочетанія дикаго высокаго и безлѣснаго Андійскаго хребта Дагестана съ примыкающей къ нему съ сѣвера лѣсистой и богато орошенной Чечней, а за ней сейчасъ же протягиваются за Терекомъ сухія, безплодныя и безводныя Кумыкскія и Астраханскія низменныя равнины, столь во многомъ отвѣчающія Ассирійской низменности. Страна отъ пограничнаго хребта до Моссула находится въ предѣлахъ древней Ассиріи,

воинственной, безпокойной и жестокой монархіи, семитскаго происхожденія, грозы сосѣдей, наполнившей міръ древняго востока ужасами своихъ нашествій и погромовъ и наконецъ павшей навсегда въ 606 г. до Р. Х. подъ ударами соединенныхъ армій сосѣднихъ государствъ (въ примѣръ нынѣшней Германіи).

Важнѣйшимъ пунктомъ направленія, исключая Моссула и послѣ Тавриза, служитъ гор. Эрбиль или Арбелъ древнихъ—одинъ изъ старѣйшихъ городовъ Ассиріи, много старше Ниневіи, ровесникъ Ашура, первой столицы Ассиріи, какъ государства. Ашуръ и Арбелъ по древности много уступали городамъ Халдеи и Вавилоніи и о нихъ, какъ о культурныхъ центрахъ, упоминается не ранѣе XX и XIX вѣковъ до Р. Х., еще въ XV вѣкѣ оба города—только колоніи Вавилона и Халдеи, населенныя выходцами семитами и управляемыя только князьями-жрецами. Древній Арбелъ извѣстенъ, какъ мѣсто одного изъ двухъ главныхъ знаменитыхъ храмовъ богини любви и красоты халдео-вавилонскаго Олимпа — богини Иштарты или Иштаръ и самый городъ въ надписяхъ названъ „Арба-Или“ (т. е. городъ четырехъ боговъ). Богатѣйшія раскопки Нимруда и Ниневіи опредѣлили, что гор. Арбелъ былъ посвященъ богинѣ любви и что она же была и богиня войны, „иштаръ-арбельская“, такъ называлась эта халдео-вавилонская Венера, которой посвящались двѣ недѣли того же мѣсяца (иштаръ одновременно и пятница). Съ самостоятельностью Ассиріи Арбелъ является однимъ изъ старшихъ городовъ и въ XII вѣкѣ до Р. Х. съ походами ассирійскаго царя Тиглатъ-Фелиссара I къ Ревандузу, на перевалы и къ оз. Вану и Урміи Арбель

служитъ основаніемъ дѣйствій. Страна озеръ называлась тогда „землей Наара“ и озеро Ванъ—„моремъ земли Наара“. Надписи на стѣнахъ дворца Фелиссара повѣствуютъ: „Я шелъ недоступными высями и стремнистыми ущельями, внутренность которыхъ ни одинъ царь до меня не видѣлъ“. Другая надпись гласитъ о кампаніи на юго-востокъ въ передніе отроги „Загрошскихъ горъ“, что отвѣчаетъ пройденнымъ переваламъ и Соуджбулагу. Въ третьей надписи подвиговъ того же царя, гдѣ подробно изложены всѣ его походы, встрѣчаемъ выраженія: „Рука моя покорила странъ и царей отъ лѣсныхъ окраинъ, что за нижнимъ Забомъ“ и т. д. Послѣдующіе цари совершали много вѣковъ рядъ походовъ къ востоку, и очевидно, что ходили много разъ этими перевалами. Въ критическія минуты цари Ассиріи обращались съ моленіями къ царицѣ Иштаръ, для чего пріѣзжали въ Арбелъ и здѣсь ревностно приносились жертвы и моленія. Любопытно, что о раскопкахъ въ Арбелѣ и здѣсь ничего нигдѣ не слышно и не мы ли уже что-нибудь откопаемъ здѣсь для нашего Эрмитажа; должны же остаться какіе-нибудь слѣды знаменитаго храма и дворца!

Много вѣковъ спустя Ассирія подвергается удару, сначала нашествію Киммерійцевъ и Скиѳовъ, а затѣмъ и свѣжихъ расъ Арійцевъ изъ того же Ирана—Мидійцевъ и Персовъ и падаетъ подъ ударами 1-ой персидской монархіи; гор. Арбелъ покоряется изъ первыхъ. Въ V вѣкѣ Арбелской долиной, на пути, лѣвымъ берегомъ Тигра, на сѣверъ, проходятъ 10.000 Грековъ Ксенофонта, а въ IV вѣкѣ гор. Арбелъ какъ и вся долина, становится центромъ театра дѣйствій Дарія противъ Александра Великаго, а берега Га-

зиръ-су полемъ знаменитаго сраженія древности, рѣшившаго судьбу 1-й персидской монархіи.

Для новой кампаніи противъ Александра Дарій собиралъ колоссальную армію со всѣхъ концовъ своихъ обширныхъ владѣній и пунктомъ сосредоточенія силъ назначилъ именно Арбелъ (Эрбиль) и долину того имени, гдѣ сходились и сходятся и нынѣ дороги: изъ Діарбекира на Джезире, Элькошъ въ Арбелъ; съ береговъ Чернаго моря и отъ Эрзерума на Мушъ, Битлисъ, Джезире, Элькошъ въ Арбелъ; изъ сѣверной Персіи и отъ озеръ Ванъ и Урмія и Тавриза на Соуджбулагъ, Ревандузъ, перевалы въ Арбелъ; изъ центральной и южной Персіи (помимо ряда второстепенныхъ путей изъ долины Мал. Заба на Ранга), Суза на Гамаданъ (древн. Экбатана), Керманшахъ, Касриширинъ, Тузъ-Хорматлю, Керкукъ въ Арбелъ; изъ Вавилона и всей центральной и южной Месопотаміи на Бакубахъ, Кифри, Тузъ-Хорматлю, Керкукъ, въ Арбелъ; дороги изъ Вавилона и изъ Сузы служили Дарію путями подвоза силъ и средствъ, а въ случаѣ неудачи и путями отступленія.

Изъ изложеннаго понятно, почему Дарій, въ его положеніи, когда Александръ шелъ по Месопотаміи къ Ефрату, выбралъ Арбелъ (Эрбиль) мѣстомъ сосредоточенія своей арміи.

Александръ, не имѣя свѣдѣній о мѣстѣ сосредоточеній Дарія вблизи Ниневіи и Арбела, былъ на маршѣ къ Вавилону, но, узнавъ о расположеніи Дарія гдѣ-то на лѣвомъ берегу Тигра между Ниневіей и Загрошскими горами, поспѣшно пошелъ къ Тигру, перешелъ его гдѣ-то выше Ниневіи (Моссула) верстахъ примѣрно въ ста, судя по слѣдующимъ движеніямъ арміи Александра, и на высотѣ Симиля или

Элькоша Александръ, безъ сопротивленія ставъ на лѣвомъ берегу Тигра, на слѣдующій день двинулся внизъ, „имѣя Тигръ справа, а горы Гордіи слѣва“, говоритъ участникъ Арріанъ, „и такъ шелъ черезъ Ассирію“. Какъ именно шелъ Александръ доподлинно неизвѣстно, едва ли пустыней надъ Тигромъ, а вѣрнѣе торной дорогой отъ с. Симиль на гор. Элькошъ, богатой продовольствіемъ, и наконецъ историки не указываютъ прохожденія Хорсабада и Ниневіи, что было бы неизбѣжно при движеніи непосредственно у рѣки Тигра. Отъ Элькоша Александръ могъ свернуть на югъ, выйдя на правый берегъ Газиръ-су, древняго Бумадоса. Послѣ 5 марша Александръ сталъ лагеремъ и укрѣпился гдѣ-то на правомъ берегу Газиръ-су и къ востоку отъ гребня Джебель и менѣе вѣроятно, что западнѣе этого гребня. Имѣя базу въ гор. Арбелѣ и здѣсь же главную квартиру, Дарій, узнавъ о движеніи Александра, навелъ мосты черезъ р. Бол. Забъ (Ликусъ древнихъ), гдѣ-то вѣроятно у нынѣшнихъ Сенаха и Гурдарешта и сталъ на правомъ берегу Заба. „Дарій сталъ лагеремъ на равнинахъ Гавгамелы у рѣки Бумадуса (Газиръ-су)“, свидѣтельствуетъ участникъ похода и достовѣрнѣйшій его историкъ Арріанъ, въ 600 стадіяхъ (т. е. въ 100 верстахъ) отъ гор. Арбелъ въ открытомъ полѣ.

Послѣ пятидневной остановки въ укрѣпленномъ лагерѣ Александръ двинулся на Дарія, также изготовившагося къ битвѣ, и „арміи были уже въ 60 стадіяхъ другъ отъ друга (10 верстъ), но не видѣли своего противника“, продолжаетъ Арріанъ, „будучи раздѣлены высотой“. Такой высотой болѣе вѣроятно могъ быть гребень Джебель-Маклубъ, или продолже-

ніе этого гребня къ р. Бол. Забъ и, менѣе вѣроятно, группа праваго берега Заба и лѣваго Газиръ-су; въ первомъ случаѣ возможно допустить выходъ Александра изъ Элькоша на дорогу изъ Ниневіи въ Арбелъ, и тогда многое объясняется.

Въ виду трудности точнаго опредѣленія мѣста этого знаменитаго сраженія, мы вынуждены обозначить его въ широкихъ предѣлахъ обоихъ береговъ р. Газиръ-су и праваго берега р. Бол. Забъ и дорогъ изъ Элькоша въ Ревандузъ и Эрбиля въ Моссулъ, а включая и преслѣдованіе на полѣ сраженія, и часть лѣваго берега Заба, на кратчайшемъ пути къ Эрбилю. Во всякомъ случаѣ противники стояли въ ближнемъ разстояніи р. Газиръ-су, воду которой пили кони македонской и ѳессалійской конницы и кони всѣхъ видовъ кавалеріи востока того времени арміи Дарія, а 2235 лѣтъ спустя, нынѣ ее пьютъ казачьи кони терскихъ, кубанскихъ и донскихъ казаковъ. Судьбы исторіи по истинѣ неисповѣдимы.

Послѣ пораженія Дарія онъ не согласился на уничтоженіе мостовъ въ тылу р. Бол. Забъ, говоритъ Квинтъ Курцій, предпочитая не задерживать преслѣдованія побѣдителя, лишь бы не отрѣзать отступленія собственной арміи; гуманное рѣшеніе, которое не спасло персидской арміи, завалившей и запрудившей Забъ своими тѣлами.

Дарій задержался въ Арбелѣ, дабы собрать коекого изъ ближнихъ и составить конвой, и съ ними „бросился въ ближайшія горы“, т. е. вѣроятно на Ревандузъ и на перевалы въ сѣверную Персію. Преслѣдуя Дарія, Александръ въ тотъ же день могъ только достигнуть р. Забъ и перейти ее, но послѣ полуночи, едва давъ отдохнуть авангарду, бросился

съ нимъ въ гор. Арбелъ, который и захватилъ со всѣми богатствами Дарія.

Захвативъ гор. Арбелъ, Александръ очутился въ центрѣ владѣній Дарія, въ узлѣ дорогъ въ важнѣйшіе пункты театра войны и владѣній Дарія, откуда и предпринялъ окончаніе завоеванія 1-ой персидской монархіи.

И въ данное переживаемое нами время великой войны гор. Эрбиль сохранилъ все свое значеніе и въ соотвѣтствіи со всѣмъ тѣмъ значеніемъ, которое принадлежитъ нашей операціи къ Моссулу.

Исходнымъ пунктомъ слѣдованія къ Моссулу описываемымъ направленіемъ, исключивъ наши предѣлы, служитъ Тавризъ, откуда хорошая дорога ведетъ къ оз. Урміи, и затѣмъ восточнымъ берегомъ этого озера на Соуджбулагъ [1])—первый крупный послѣ Тавриза этапъ, центръ и узелъ дорогъ этого района нагорья. Соуджбулагъ расположенъ на возвышенной равнинѣ, на средней высотѣ 4.500 футовъ надъ уровнемъ моря, окруженный высокими хребтами и пиками средней высоты въ 6.000 и болѣе футовъ. Слѣдующимъ важнымъ по пути къ Моссулу этапомъ будетъ гор. Рованлизъ или Ревандузъ, для достиженія котораго черезъ высокій пограничный хребетъ, по данным нашей карты и объясненіямъ прошедшаго здѣсь въ 1875 г. нѣмецкаго изслѣдователя барона Тильмана [2]),

---

[1]) Озера Ванъ и Урмія уподобляются нашимъ Каспійскому и Аральскому морямъ, это-тѣ же впадины соленой воды на высотѣ: первое—5.000 и второе 4.000 футовъ надъ уровнемъ моря. Особенность оз. Урміи—значительный удѣльный вѣсъ, это прямо разсолъ; по величинѣ оно отвѣчаетъ нашему Онежскому озеру.

[2]) Баронъ Тильманъ въ сообществѣ Вурмба и Кейзвица въ 1875 г. посѣтилъ Кавказъ, а именно Эриванскую и Бакинскую губерніи, Дагестанъ, Чечню и Грузію и намѣревался проѣхать изъ Тавриза

- ПЛАНЪ -
мѣстности отъ Соуджъ-Булага до Моссула.
Масштабъ 40 верстъ въ англійск. дюймъ.
сѣверъ
югъ
Въ Джезиренъ Діарбекиръ.
Симиль
Элькошъ
р. Газиръ-су
Харкеадъ
Джелашъ
Иса
Дабъ
р. Б. Забъ
Эски-Келехъ
Эрбиль (Арбель)
Моссулъ
Разв.
Тигръ
Калакъ (Нимрудъ)
р. Б. Забъ
Въ Багдадъ и Вавилонъ
Въ Керманшахъ и въ Гамаданъ (древн. Экбатену)
Дуванъ
Рованда Зъ
р. Ревандузъ Чай
Пиранъ-Дагъ
Дергала
Раятъ
Перев. 594
Мандиль дагъ
Ранга
Перевалъ Калацанъ (сѣверн.)
Кала Насао
г. Бозъ
Лесбинъ
Шана (Хана)
перев. Гарушинъ (южный)
Соуджъ-Булагъ
въ Тавризъ
перев. Шахъ Гелдос.
р. М. Забъ
Нагорный Иранъ
240в. 200в. 160в. 120в. 80в. 40в. 0.
120в. 80в. 40в. 0
мѣсто сраженія
Масштабъ 40 верстъ въ англійск. дюймъ.

изъ Соуджбулага ведутъ на соотвѣтствующіе перевалы два направленія: сѣверное—на перевалъ Калашанъ (10.000 футовъ) и южное—на перевалъ (въ 6.000 футовъ) Гарушинъ [1]).

Первое (сѣверное) направленіе, по словамъ Раулинсона, есть столь извѣстный въ древности и до XV вѣка нашей эры путь дѣйствій изъ Мидіи (сѣв. Персіи) въ Ассирію и этимъ же путемъ шелъ извѣстный въ древности транзитъ въ Ассирію изъ Индіи и изъ Бактріи (Средней Азіи). Перевалъ сѣвернаго направленія круче, выше и трудно-доступнѣе южнаго, мало извѣстнаго въ исторіи; первый богатъ стариной: развалинами и ассирійскими надписями.

Менѣе высокій и болѣе доступный перевалъ южнаго направленія посѣщаемъ былъ рѣдко и, по словамъ Тильмана, послѣ полковника Паркинса, прошедшаго этотъ перевалъ въ 1849 г., и какого-то Швейцарца, онъ былъ третьимъ его прошедшимъ и выбравшимъ его по требованію его черводаровъ [2]).

При свойственныхъ Турціи и Персіи инертности и консервативности трудно ожидать въ странахъ мос-

---

къ озерамъ Урмія и Ванъ, посѣтивъ дикую область между этими озерами, а оттуда на Моссулъ, откуда внизъ по Тигру въ Багдадъ, навѣстить развалины Вавилона и пустыней на Пальмиру вернуться въ Сирію. Намъ неизвѣстны цѣли этой экспедиціи; возможно, что онѣ были и политическія и стратегическія, такъ какъ Нѣмцы въ предвидѣніи всякихъ войнъ всюду все изучаютъ, но во всякомъ случаѣ разсказы Тильмана полны для насъ теперь живого интереса. Отчетъ барона Тильмана былъ изданъ въ 1875 г. подъ именемъ „Steifzüge über Kaukasus“, затѣмъ былъ переданъ въ переложеніи барона Эрнуфа на французскомъ языкѣ въ „La Revue de France“ и выпущенъ на французскомъ языкѣ отдѣльнымъ изданіемъ съ комментаріями барона Эрнуфа (Le baron Ernouf).

[1]) На нашихъ картахъ названы однимъ именемъ—Калашань.

[2]) Черводары — вожатые вьючныхъ животныхъ, часто они же и хозяева ихъ.

сульскаго направленія значительныхъ перемѣнъ, а потому описаніе слѣдованія экспедиціи Тильмана въ октябрѣ 1875 года изъ Соуджбулага на южный перевалъ и Ревандузъ къ Моссулу вѣроятно сохранило силу дѣйствительности и для нашего времени.

Экспедиція барона Тильмана [1]), выступивъ изъ Соуджбулага на южный перевалъ Гарушанъ, слѣдовала сначала тѣснымъ ущельемъ р. Соуджбулагъ, затѣмъ поднялась на пустынный (въ 6.000 футовъ) хребетъ — водораздѣлъ оз. Урмія и Персидскаго залива (перевалъ Шахъ-Гёльды) и вступила въ мѣстность, извѣстную подъ именемъ Ляйджана, возвышенную котловину, гдѣ рядомъ потоковъ беретъ начало р. Малый или Нижній Забъ. Ночлегъ послѣ 42-верстнаго перехода назначенъ въ Паши, представлявшемъ развалины замка и ничтожное около поселеніе—центръ этой мѣстности [2]). На слѣдующій день предстояло исполнить 40-верстный переходъ по трудной, но весьма живописной мѣстности плато Ляйджана, окруженнаго крутыми и острыми вершинами горъ, особенно высокими у пограничнаго хребта За-

[1]) Прибывъ въ Тавризъ, баронъ Тильманъ, не добившись никакихъ свѣдѣній о путяхъ отъ сѣверныхъ береговъ озера Урміи къ Вану, равно и никакихъ данныхъ о дикой и безлюдной странѣ между этими двумя озерами, переѣхалъ въ Соуджбулагъ, объѣхалъ восточный берегъ оз. Урміи на Сердерудъ (Сердеру), Гайгонъ (Геоганъ нашей карты), Ханаго (Ханагя), Бинабъ, Дзагату и Чиликъ. Въ Соуджбулагѣ онъ рѣшилъ идти южнымъ направленіемъ, главнымъ образомъ по настоянію своихъ черводаровъ, предпочитавшихъ южный перевалъ, затѣмъ спуститься къ Ровендизу и оттуда къ Моссулу, т. е. совершить цѣликомъ тотъ походъ, который исполняется нынѣ нашими войсками подъ названіемъ моссульскаго (операціоннаго) направленія.

[2]) На картахъ нашихъ этого селенія уже нѣтъ и оно отвѣчаетъ расположенію селенія Калао-Насао.

гросъ [1]). „Съ мѣста нашего ночлега,—говоритъ Тильманъ,—была прекрасно видна трещина (на югъ), въ которую устремлялись воды р. Нижній Забъ, а къ западу въ цѣпи пограничныхъ горъ—другая трещина, составлявшая искомый перевалъ Гарушинъ". Перебравшись черезъ рядъ стремительныхъ потоковъ верховья Малаго Заба и глубокое болото, экспедиція начала подниматься на перевалъ этого рубежа двухъ міровъ и прибыла, у самой подошвы перевала, въ сел. Шана, „не показанному на русскихъ картахъ" [2]). Послѣ часового подъема по крутой, но все же доступной тропѣ, экспедиція достигла высшей точки (6.000 фут.) перевала главнаго хребта, служащаго здѣсь еще и водораздѣломъ обѣихъ рѣкъ Забъ.

Переходъ отъ нагорья, особенно послѣ наиболѣе высокаго и дикаго пограничнаго хребта Загросъ, къ лѣсистому его предгорью съ запада представляетъ поражающую перемѣну природы, и свидѣтель-очевидецъ Тильманъ такъ живописуетъ свои впечатлѣнія: „По ту сторону перевала страна совершенно измѣняетъ свой видъ и послѣ пустынныхъ горъ и возвышенныхъ равнинъ Ирана передъ нами раскрылась страна журчащихъ ручьевъ, зеленѣющихъ скатовъ и зеленыхъ холмовъ, окруженныхъ дубовыми рощами, страна, показавшаяся намъ земнымъ раемъ, что тѣмъ болѣе справедливо, что рѣчки и ручьи, бѣгущіе по этой странѣ, всѣ несутъ свои воды въ басейнъ рѣкъ, орошавшихъ земной рай по свидѣтельству библіи".

Прослѣдовавъ нѣкоторое время этими очаровательными мѣстами, экспедиція прибыла въ сел. Раятъ,

---

[1]) Хребетъ Кандиль нашей карты.

[2]) Оказывается, на современныхъ нашихъ картахъ показано подъ именемъ Шанава.

у верховья ручья Ревандузъ-чая, на средней высотѣ все еще 4.850 ф.,— первое жилое мѣсто уже турецкаго Курдистана, гдѣ былъ второй ночлегъ. „Мѣстность начинающейся отсюда долины Ревандузъ-чая прямо восхитительна,— говоритъ Тильманъ. Всюду, во всѣ стороны, безпрерывно открываются разнообразные виды — одинъ лучше другого. Мѣстами дорога идетъ глубокимъ и тѣснымъ лѣсистымъ ущельемъ, въ которое впадаютъ еще болѣе глубокія смежныя балки; но вотъ ущелье расширяется и въ чащѣ внезапно открывается зеленая поляна, за ней селеніе, окруженное двойнымъ богатымъ поясомъ садовъ и пашенъ, а потомъ вдругъ дорога углубилась въ сплошной лѣсъ". Экспедиція продолжала преодолѣвать лѣсистые гребни, за которыми „дорога спускалась опять въ долину, покрытую весело-журчащими ручейками, полную тѣни и пріятной свѣжести".

Эти чудные лѣса турецкаго Курдистана служатъ предметомъ промысла, ведущаго не къ уничтоженію, а къ сохраненію ихъ, такъ какъ большинство деревьевъ принадлежитъ къ виду дуба, дающаго „чернильные орѣшки" (quersis tinctoria). Вывозъ этого продукта очень производителенъ для турецкаго правительства, запрещающаго рубить эти лѣса. Преобладающій видъ здѣшняго дуба (quercitron) съ низкими вѣтвями и широкимъ основаніемъ.

Ученый, нѣкто Горзони, долго жившій въ Курдистанѣ еще въ XVIII вѣкѣ и составившій курдскіе азбучникъ и граматику, изданные имъ въ 1785 году, удостовѣряетъ, что лѣса Курдистана даютъ лучшіе на востокѣ чернильные орѣшки.

Этотъ громадный оазисъ (лѣсистое, на подобіе нашей Чечни, предгорье) слѣдуетъ отнести къ мало-

извѣстнымъ,—говоритъ Тильманъ,—такъ какъ даже лучшія карты не даютъ о немъ подробностей. Повременамъ, между горными отрогами, подошвы которыхъ обѣгала наша дорога, показывались снѣжныя вершины и глетчеры, еще не имѣвшіе названій. Тѣмъ не менѣе одна изъ наиболѣе высокихъ горъ, виднѣвшихся вправо отъ насъ (т. е. на сѣверѣ), опредѣлена нами какъ гора Шейхъ-Ива, обозначенная Кипертомъ [1]), какъ господствующая на хребтѣ вершина [2]). По ту сторону этой вершины находится перевалъ Калишанъ (сѣверный), ведущій также къ Ровендизу и, какъ говорятъ, не меньшей живописностью и болѣе богатый слѣдами старины—развалинами и надписями. Высоты хр. Загросъ не имѣютъ точнаго опредѣленія, но о высотѣ ихъ можно судить по свидѣтельству знаменитаго полковника Фабвье, совершившаго во время своего пребыванія въ Персіи экскурсію въ эти горы съ генераломъ Гарданомъ, что онъ видѣлъ на этихъ горахъ снѣгъ среди лѣта [3]).

Теперь дорога шла больше спусками и переходъ изъ Раята въ Дергала (третій по выходѣ изъ Соуджбулага), въ 37 верстъ, обошелся безъ затрудненій. Небольшое селеніе Дергала расположено въ лощинѣ у подошвы развалинъ стараго замка и въ тѣни столѣтнихъ деревьевъ. 4-й переходъ Тильмана былъ только въ Ровендизъ, 20-верстный спускъ, но

---

[1]) Извѣстный издатель картъ и атласовъ.

[2]) Вѣроятно гор. Бозъ-дагъ въ 10.560 футовъ.

[3]) На нашихъ картахъ наибольшія высоты показаны въ 8.000, 9.000 и даже 10.560 футовъ.

на пути приходилось переваливать нѣсколько гребней, окружающихъ послѣдній городъ, и подъемы и спуски гуськомъ и по галькѣ были затруднительны. Около полудня экспедиція была уже въ важномъ пунктѣ направленія,—городкѣ Ровандизѣ, упорно называемомъ Тильманомъ Ревендузомъ, какъ якобы отвѣчающимъ мѣстному произношенію[1]). У Ровандиза мѣстность значительно понизилось и послѣ сел. Раятъ, гдѣ высота была еще 5.000, у Ровандиза, на протяженіи слѣдовательно 50—60 верстъ, она упала до 1.650 фут. надъ уровнемъ моря.

Послѣ Соуджбулага Ровандизъ—слѣдующій значительный пунктъ на моссульскомъ направленіи, что обусловлено его значеніемъ узла дорогъ, расположеніемъ у входа съ запада въ ущелье Ровандизъ-чая, закрывающее пути на перевалы въ Персію и, наконецъ, природной силой его расположенія,—какъ бы природной крѣпости, сильнаго опорнаго пункта, особенно для противника, дѣйствующаго съ востока, т. е. именно для насъ въ данномъ случаѣ.

Помимо того, что у Ровандиза сходятся оба пути съ указанныхъ переваловъ, онъ находится на важномъ пути изъ Персіи (съ переходомъ на правый берегъ р. Б. Забъ) на Элькошъ, Джезире, Мушъ, Битлисъ въ Эрзерумъ, и отъ Джезире же и въ Діарбекиръ; во-вторыхъ, послѣ ряда кратчайшихъ второстепенныхъ дорогъ въ Моссулъ, изъ Ровандиза туда же ведетъ торная дорога на Эрбиль, въ-третьихъ, отъ того же Эрбиля слѣдуютъ лучшія

[1]) Мы держимся правописанія нашей офиціальной карты.

караванныя дороги на югъ въ Багдадъ и въ Керманшахъ въ южную Персію; наконецъ, слѣдуетъ указать на дорогу къ перевалу горы Манджиль-Дага въ сел. Ранга, откуда ведутъ въ Персію пути къ недавно занятымъ нами гор. Сердешту и Бана. Весьма живописный городокъ Ровандизъ одновременно представляетъ, по условіямъ своего расположенія, мѣсто сильное въ тактическомъ отношеніи, это какъ бы природная крѣпость, очень напоминающая. по словамъ Тильмана, укрѣпленный аулъ Ведено въ Чечнѣ, послѣднюю сталицу Шамиля, павшую въ 1859 г. Сравненіе удачное и столь же соответственное, какъ и сравненіе всего Ровандизскаго участка съ Ичкеріею въ Чечнѣ, а всего предгорья съ Чечней и пограничнаго нагорья съ Дагестаномъ.

Какъ и Ведено въ Чечнѣ, Ровандизъ расположенъ на плоской вершинѣ плато, какъ бы на терасѣ, съ 3 сторонъ обрамленной горными потоками, а только съ сѣверной стороны открытой—тераса преграждена укрѣпленіями, „въ данное время разваливающимися,—добавляетъ Тильманъ.—Физіономія городка вполнѣ отвѣчаетъ его прошлой репутаціи дикаго разбойничьяго гнѣзда (на подобіе Джезире) независимыхъ Курдовъ, что совершенно не отвѣчаетъ настоящей дѣйствительности (1875 г.) городка—резиденціи турецкаго каймакама—человѣка безобиднаго и самаго обыкновеннаго“.

Тильманъ нашелъ каравансарай городка переполненныхъ товарами изъ Моссула, преимущественно матеріями, предназначенными идти въ обмѣнъ на чернильные орѣшки.

Теченіе рѣчки Рованднзъ-чая сохраняетъ характеръ горной и живописной мѣстности вплоть до впаденія ея въ рѣку Бол. Забъ, гдѣ природа уже рѣзко измѣняется, начинается Арбелская равнина, хотя далеко еще не пустыня и даже считающаяся хорошо воздѣланной, но все же это уже преддверіе пустыни: воды меньше, растительность другая, высоты—сухіе бугры, воздухъ и почва суше, и сильная жара 9—10 мѣсяцевъ въ году. Тильманъ такъ живописуетъ ущелье Рованднзъ-чая ниже городка.

Переходъ послѣдняго горнаго массива, отдѣляющаго Рованднзъ отъ знойной равнины Ассиріи, представляетъ еще рядъ видовъ „грандіозной дикости“. „Дорога или вѣрнѣе общій склонъ къ Моссулу, представляющая, по словамъ Тильмана, якобы единственное сообщеніе Рованднза съ прочимъ міромъ, идетъ сначала по гребню высотъ, нависшихъ надъ узкимъ ущельемъ рѣчки Рованднзъ-чай. Вскорѣ затѣмъ начинается спускъ въ глубину этой трещины, напоминающей „via Mala“ Италіи или Дарьялъ Кавказа и другіе тому подобные прекрасные ужасы; обрывы сумрачно-краснваго гранита находятся здѣсь въ поразительно рѣзкомъ контрастѣ съ могучимъ цвѣтомъ зелени лужаекъ и деревьевъ дуба“.

Свернувъ по приглашенію мѣстнаго туза съ рѣчки и ущелья Рованднзъ-чая въ сторону въ сел. Коніатманъ, экспедиція Тильмана навсегда разсталась съ природой райскаго уголка Рованднзскаго участка, и въ дальнѣйшихъ разсказахъ Тильмана слышатся жалобы на недостатокъ воды, песчаный характеръ холмовъ и сушь въ почвѣ и воздухѣ. Рѣзкая перемѣна по оставленіи ущелья р. Рованднзъ-чая и подъемѣ на равнину такъ обрисована въ раз-

сказѣ Тильмана. „Караванъ нашъ свернулъ съ дороги рѣчки—Персиданъ-чая и, по мѣрѣ движенія вверхъ, все вокругъ насъ рѣзко измѣнялось: ущелье расширялось, воздухъ становился теплѣе и суше, а дубы постепенно замѣнялись оливковыми деревьями. Сел. Коніатманъ [1])—мѣсто новаго ночлега находилось въ 82 верстахъ отъ Ровандиза, на одномъ изъ послѣднихъ контрфорсовъ этихъ горъ. Это селеніе имѣло уже совсѣмъ другой видъ: во всемъ уже чувствовалось дыханіе знойной Ассирійской равнины, и высокія горы и свѣжая зелень постепенно смѣнялись высушенной почвой, усѣянной холмами и казавшейся издали застывшимъ волнующимся моремъ".

Поразительна эта быстрая перемѣна природы, представленная Тильманомъ, и на протяженіи всего 25—27 верстъ! Даже контфорсы хребтовъ, углубляясь и протягиваясь внутрь Эрбильской равнины, становятся какъ бы сухими, безплодными и безжизненными.

До сихъ поръ экспедиція Тильмана держалась оси Моссульскаго направленія, и было легко слѣдить за ней по картѣ и по его описаніямъ знакомиться съ мѣстностью движеній и дѣйствій нынѣ нашихъ войскъ, но послѣ ночлега у сел. Коніатманъ Тильманъ отдается на волю упрямыхъ и незнающихъ черводаровъ и начинаетъ блуждать и бродить „на авось", почему мы не имѣемъ описанія прямой и горной дороги и особенно города Эрбиля. Про-

[1]) Такого селенія мы не нашли на картахъ и затрудняемся точно опредѣлить его мѣсто, вѣроятно гдѣ-то недалеко отъ впаденія въ Забъ рѣчки Ровандузъ-чай.

пустивъ, вслѣдствіе противодѣйствія черводавовъ. переправу на правый берегъ Бол. Заба и прямую дорогу на Моссулъ, Тильманъ, все забирая влѣво, по тропинкѣ, попалъ на невысокіе песчанные холмы— Гаръ-Сурджъ, гдѣ прекратились окончательно всѣ дороги. Держась паралельно рѣки, караванъ „на-ощупь“ добрался наконецъ до сел. Дерребрухъ [1]), на притокѣ Заба, въ долинѣ, заросшей оливковыми деревьями, у подножія якобы крѣпости Ени-Херидъ, наблюдавшей когда-то съ невысокаго холма за Курдами.

Слѣдующій день, 1 ноября (13 н. ст.) злополучная экспедиція опять бродила „на авось“, затерявшись въ лабиринтѣ холмовъ, и только случай привелъ ее въ одно селеніе, гдѣ Тильманъ окончательно убѣдился, что онъ заблудился еще наканунѣ, Караванъ поспѣшилъ тогда напрямки къ р. Забъ, слѣдуя по теченію небольшого притока р. Бастаручая [2]) и прибыла въ сел. Гіардо-Мамишъ [3]).

Рѣка казалась широкой и съ быстротой теченія, возбуждавшей опасеніе, но по совѣту туземцевъ караванъ все же переправился; на протяженіе 200 шаговъ вода была лошадямъ по брюхо, а мѣстами и выше спины, кое-гдѣ животныя шли и вплавь. На ночлегъ стали въ сел. Мендштемъ [4]), на правомъ берегу Заба. Несмотря на 2 (14) ноября, жара была настолько чувствительна, что члены экспедиціи обѣдали на воздухѣ, прямо на берегу рѣки,

---

[1]) Не нашли на нашей картѣ, вѣроятно нынѣ исчезло.

[2]) Также не нашли на нашихъ картахъ.

[3]) Не нашли на нашей картѣ.

[4]) То же самое нѣтъ на нашей картѣ, но вѣроятно гдѣ-либо вблизи с. Эски-Келека, немного выше его.

Тильманъ не скрываетъ полной несостоятельности здѣсь Турціи и не могъ же онъ предполагать, что господство здѣсь Турокъ будетъ вѣчно!

Теперь экспедиція уже несомнѣнно находилась на поляхъ битвъ Александра и Дарія и это обстоятельство навѣяло на ея членовъ нѣсколько мыслей объ этомъ знаменитомъ прошломъ. „Мостъ Дарія на р. Бол. Забъ былъ вѣроятно нѣсколько выше нашей переправы, говоритъ Тильманъ, а бѣгство Дарія въ ближайшія горы были именно на Ровандизъ и пройденныя экспедиціей перевалы".

„То, что исторія повѣствуетъ о мученіяхъ жажды, испытанныхъ бѣглецами (Дарія съ близкими) первые дни ихъ бѣгства, вполнѣ отвѣчаетъ,—говоритъ Тильманъ,—нашему 3-дневному блужданію въ этой безплодной и холмистой мѣстности, когда мы находили ничтожные ручейки послѣ долгихъ промежутковъ. И тѣ немногія, затерявшіяся въ извилинахъ холмовъ, селенія, встрѣченныя нами на пути, не тѣ ли самыя, которыя съ умиленіемъ и подобострастно по словамъ Квинта Курція привѣтствовали побѣжденнаго Дарія—что было обычаевъ у варваровъ",—добавляетъ этотъ историкъ. „Этотъ добрый обычай варваровъ исчезъ у народовъ Запада,—коментируетъ Французъ баронъ Арнуфъ,—которые пользуются военными неудачами страны, для устройства революціи еще въ присутствіи непріятеля".

Описаніе дальнѣйшаго слѣдованія экспедиціи Тильмана къ Моссулу даетъ сравнительно мало и ограничивается нѣкоторой характеристикой равнины между правымъ берегомъ р. Бол. Забъ и лѣвымъ Тигра.

Тильманъ находитъ, что вся эта указанная нами равнина производитъ впечатлѣніе еще весьма недавняго богатства и населенности, и найденное разоренiе объясняетъ дѣятельностью послѣдняго бея, заводившаго здѣсь свои порядки, а мы ихъ знаемъ: взятки, вымогательства, незаконные поборы и насилія; члены экспедиціи на каждомъ шагу видѣли слѣды недавняго посѣщенія бея. На каждомъ шагу—разоренныя и опустощенныя селенія и только два селенія сохранили жителей.

Наконецъ караванъ достигъ древняго Бумадуса, нынѣ р. Газиръ-су (исторической рѣки, раздѣлявшей арміи Александра и Дарія), узкой и глубокой рѣчки, бѣжавшей также съ ближнихъ горъ и впадающей въ р. Забъ. Перейдя рѣку, караванъ прошелъ еще нѣсколько уничтоженныхъ селеній и перевалилъ скалистый гребень Джебель-маръ-Даніэль (не гора ли или гробница пророка Даніила?), составляющій продолженіе гребня Джебель-Маклуба.

Не забывая, что интересъ къ этимъ направленіямъ и странамъ обусловленъ боевой дѣятельностью нашихъ здѣсь геройскихъ войскъ, обратимся къ ихъ здѣсь положенію и удовлетворенію ими своихъ потребностей.

Потребности войскъ нашихъ невольно вызвали у насъ воспоминаніе, какъ на Кавказѣ, въ одной экспедиціи въ Дагестанѣ, товарищи, частные начальники, завидовали еще новому здѣсь дѣятелю полковнику N. въ томъ, что онъ съ двумя батальонами былъ командированъ въ одно лѣсистое ущелье въ тылу. „Вы тамъ ни въ чемъ не будете нуждаться и тамъ найдете все для жизни и благополучія“,—говорили они ему. На вопросъ его, что же это именно нужно для

жизни и благополучія, ему отвѣтили: „Какъ что, естественно, что—хорошая вода, пастбища и дрова". „Таковы были тѣ прелести, которыя меня ожидали и вызвали столько зависти",—говоритъ полковникъ N.

Разсказъ этотъ служитъ также еще характеристикой крайней неприхотливости нашего солдата, богато одареннаго всѣмъ отъ природы, и при сухаряхъ и патронахъ имѣющаго нужду только въ водѣ, пастбищѣ для своихъ обозныхъ лошадей и скота и въ лѣсѣ. Всѣ эти указанныя прелести имѣются и въ нагорьѣ, и въ нашемъ главномъ опорномъ участкѣ—Ровандизскомъ лѣсистомъ предгорьѣ: отличная вода, прекрастныя пастбища и лѣса въ изобиліи; къ этому добавимъ еще достатокъ скота, медъ, молочные продукты и сухіе фрукты.

Къ этимъ чисто минеральнымъ или, вѣрнѣе, хозяйственнымъ выгодамъ нашего расположенія въ моссульскомъ направленіи слѣдуетъ присоединить еще выгоды господствующаго вообще въ этомъ направленіи расположенія, выгоды, такъ сказать, стратегическаго здѣсь командованія въ связи съ выгодами здѣсь центральнаго, какъ бы вдавшагося къ Моссулу расположенія, выгоды глубины тыла и господства надъ дорогами передъ фронтомъ и на фронтѣ (какъ напримѣръ, надъ дорогой Керкукъ—Эбриль—Элькошъ—Джезире) и, наконецъ, рядъ превосходныхъ тактическихъ позицій на фронѣ и въ тылу.

Къ невыгодамъ подчиненнаго вообще расположенія противника на оборонительной линіи р. Тигра слѣдуетъ отнести прежде всего ограниченность тыла, такъ какъ таковымъ служитъ ему участокъ праваго берега Тигра до Нисибина и вообще вдоль проложенной Багдадской желѣзной дороги, не говоря уже

о томъ, что этотъ тылъ лѣпится за лѣвымъ флангомъ, откуда отходитъ и единственный путь отступленія изъ Моссула; за центромъ же и правымъ флангомъ расположенія простираются сплошныя пустыни, а дорога въ Багдадъ отходитъ отъ праваго фланга параллельно фронту по берегу Тигра.

Развитіе здѣсь нами дѣйствій встрѣчаетъ нынѣ препятствіе въ знойномъ времени года, когда намъ значительно выгоднѣе сидѣть пока въ Ревандузскихъ лѣсахъ среди свѣжей природы, въ условіяхъ командованія во всѣхъ отношеніяхъ и, набирая силы, выжидать для нанесенія на этихъ историческихъ мѣстахъ освященныхъ геніемъ столькихъ дѣятелей, рѣшительнаго удара въ соотвѣтствующее благопріятное и ближайшее будущее время.

Моссулъ и окрестныя ему развалины столицъ и дворцовъ древней Ассиріи.

Изъ сей земли Сеннааръ (Вавилонія) вышелъ Ассуръ и построилъ Ниневію.

(Книга Бытія, глава X).

Малая Азія—одинъ изъ важнѣйшихъ театровъ настоящей міровой войны. Важнѣйшія пути дѣйствія Малой Азіи съ востока на западъ и съ юга на сѣверъ перекрещиваются въ центральной ея части въ участкѣ *Эрзерумъ—Моссулъ—Діарбекиръ* и даже достаточно ограничиться для перекрестка этихъ же путей участкомъ *Эрзерумъ—Моссулъ*.

Участокъ или фронтъ *Эрзерумъ—Моссулъ* перехватываетъ всѣ пути съ востока (т. е. изъ Индіи, Персіи и Закавказья) на западъ (въ Аравію, Египетъ, Сирію, Палестину и вообще къ берегамъ Средиземнаго моря и Царьграду), равно перехватываетъ и всѣ пути съ юга (изъ Индіи, береговъ Персидскаго залива и ближайшимъ образомъ изъ Месопотаміи) на сѣверъ — къ берегамъ Каспійскаго, Чернаго и частью Средиземнаго морей.

Занятіемъ Эрзерума мы уже заложили основаніе нашего господствующаго въ Малой Азіи расположенія, очередь теперь стоитъ за Моссуломъ.

Моссулъ расположенъ почти въ самомъ центрѣ Малой Азіи, также почти на равномъ розстояніи отъ 5 ее омывающихъ морей: Краснаго, Средиземнаго, Чернаго, Каспійскаго и Персидскаго, наконецъ, Моссулъ стоитъ также въ центрѣ проложенной нѣмцами черезъ всю Малую Азію Багдадской желѣзной дороги. Вслѣдствіе подобнаго выгоднаго расположенія черезъ Моссулъ проходитъ важнѣйшій путь дѣйствій изъ Индіи и отъ береговъ Персидскаго залива, по р.р. Тигру и Ефрату, на западъ, къ берегамъ Средиземнаго моря и Чернаго (въ Европу и Африку); къ тому же Моссулу ведутъ всѣ пути дѣйствій изъ южной, средней и сѣверной Персіи и, не считая многихъ второстепенныхъ, назовемъ пути: Гамаданъ—Керманшахъ—Керіндъ– Ханекинъ — Тузхарматли — Керкукъ — Эрбиль — Моссулъ и Тавризъ — Соуджбулагъ — Ровендизъ — Эрбиль—Моссулъ и рядъ путей отъ озеръ— Урмія и Ванъ. Весьма характерно, что у Моссула сходятся почти всѣ пути, изъ Курдистана на западъ, юго-западъ и югъ, а часть сѣверныхъ путей перехватывается Эрзерумомъ. Изъ Моссула пути дѣйствія расходятся вѣеромъ на западъ, сѣверо-западъ и прямо на сѣверъ, на западъ, по окраинѣ Сирійской пустыни—въ Египетъ, Сирію и Палестину, къ берегамъ Средиземнаго моря и къ Царьграду (въ числѣ этихъ по преимуществу караванныхъ путей и Багдадская желѣзная дорога); на сѣверо-западъ — на Діарбекиръ, Харпутъ, Сивасъ къ Царьграду и вѣтвь къ Самсуну; на сѣверъ—на Джезире, Битлисъ, Эрзерумъ и Трапезондъ; отъ Эрзерума рядъ путей къ оз. Вану, на Баязетъ и къ Закавказью.

Таково естественное значеніе Моссула вслѣдствіе исключительныхъ выгодъ его географическаго поло-

женія. Если взять моссульскій районъ въ предѣлахъ древней здѣсь монархіи Ассиріи, то становится совершено понятной та господствующая роль, которая принадлежала Ассиріи, благодаря ея центральному между государствами тогдашняго востока положенію, позволявшему ей, дѣйствуя по внутреннимъ операціоннымъ путямъ, обращаться изъ центра на всѣхъ своихъ противниковъ по очереди. Однако успѣхъ дѣйствій Ассиріи противъ сосѣднихъ государствъ начался именно со времени переносенія столицы и центра тяжести силъ къ Калаху и Ниневіи, т. е. въ районъ Моссула, давшаго всѣ выгоды расположенія.

Подобныя же выгоды расположенія принадлежатъ нынѣ центральнымъ европейскимъ монархіямъ, и на этихъ выгодахъ онѣ во многомъ и строили успѣхъ предпринятаго ими всемірнаго владычества, какъ и Ассирія, расчитывая на полную безнаказанность.

Значеніе Моссула совершенно не отвѣчаетъ въ настоящее время ни его богатству, ни его экономической дѣятельности и развитію, ни численности его населенія, ни его внѣшности, ни, вѣроятно, и силѣ его оборонительныхъ средствъ, если только нѣмцы не оборудовали его въ предвѣденіи настоящей войны. Побывавшій здѣсь въ 1875 г. Тильманъ, оцѣнивъ выгоды его расположенія и понимая важность его, былъ пораженъ жалкимъ его видомъ и отсутствіемъ въ немъ укрѣпленій.

Всеубивающій турецкій режимъ сдѣлалъ и здѣсь свое дѣло и совершенно убилъ этотъ столь выгодно расположенный и дважды въ своемъ прошломъ знаменитый городъ, какъ блистательная столица древней Ассиріи и какъ одинъ изъ цвѣтущихъ просла-

вленныхъ городовъ арабскаго калифата, одинъ тогда изъ извѣстныхъ центровъ наукъ и цивилизаціи.

Нынѣ городъ сравнительно въ жалкомъ положеніи и жители всѣ свои надежды до послѣдняго времени возлагали на желѣзную дорогу, но эта пресловутая Багдадская дорога, проложивъ, уже во время войны, съ запада колеи до Нисибина, съ юга продвинулась отъ Багдада на 50—60 вер., а остальныя 350 вер. остались въ проектѣ, если только нѣмцы не проложили еще верстъ хотъ сто.

Городъ стоитъ на правомъ берегу Тигра, какъ разъ насупротивъ, черезъ рѣку, развалинъ древней Ниневіи и, построенный амфитеаромъ, съ плоскими крышами, имѣетъ оригинальный видъ. Улицы тѣсны и узки и вообще обычны турецкимъ городамъ. Нѣкоторые дома украшены превосходнымъ такъ называемымъ моссульскимъ мраморомъ, ничѣмъ не уступающимъ карарскому. Въ городѣ—нѣсколько христіанскихъ храмовъ, очень древнихъ, но не представляющихъ интереса съ точки зрѣнія искусства. То же самое замѣтимъ и относительно мечетей, причемъ большинство изъ нихъ имѣютъ наклонный видъ, подобно болонской башнѣ. Бывшій здѣсь въ 1875 г. баронъ Тильманъ былъ пораженъ отсутствіемъ растительности въ городѣ, и „единственная здѣсь зелень“, говоритъ онъ, „это баштаны арбузовъ и дынь непосредственно вдоль теченія рѣки“.

Мостъ на Тигрѣ въ 70 годы прошлаго вѣка состоялъ изъ 2 частей: большого віадука въ 39 кирпичныхъ арокъ, переброшеннаго черезъ низменную часть долины, сухую (въ ноябрѣ), и изъ понтоннаго моста черезъ постоянную часть рѣки. Ширина и прочность моста совершенно не отвѣчали его значе-

нію и службѣ. Сомнительно, чтобы за послѣднее время были введены значительныя улучшенія, какъ мало вѣроятно, чтобы нѣмцы успѣли проложить къ Моссулу колею отъ Нисибина.

Общая численность населенія показывается различно и въ 90 годы опредѣлялась въ 60.000 человѣкъ, нынѣ есть показанія и въ 100.000, что, кажется, сомнительно. Населеніе города состоитъ изъ турокъ, представляющихъ администрацію и войска, Арабовъ—торговый и промышленный классъ, курдовъ—главнымъ образомъ сельское населеніе, причемъ ихъ слѣдуетъ подраздѣлять на мусульманъ и іезидовъ, и, наконецъ—халдеевъ христіанъ. Временное, приходящее населеніе города самаго разнообразнаго и смѣшаннаго элемента, и Тильманъ такъ описываетъ по этому поводу свои впечатлѣнія: „По улицамъ движутся въ перемѣшку бедуины въ лохмотьяхъ съ клѣтчатымъ (бѣлымъ съ краснымъ) кефизомъ [1]) на головѣ, рѣзко выдѣляющимся на ихъ загорѣлыхъ лицахъ; курды-горцы въ ихъ разноцвѣтныхъ одеждахъ; крестьяне-халдеи въ остроконечныхъ большихъ фетровыхъ колпакахъ, подобные тѣмъ, что носили нѣмецкіе евреи въ средніе вѣка; наконецъ—іезиды, такъ называемые поклонники дьявола, живущіе на лѣвомъ берегу средняго Ефрата. Про послѣднихъ говорятъ, что это названіе они заслужили по склонности къ воровству, въ чемъ мы однако обвинимъ и ихъ сосѣдей. Курдовъ-іезидовъ узнаютъ по ихъ совершенно бѣлымъ кефизамъ. Весь этотъ людъ куда-то торопится и бѣжитъ, толкается, жестикулируетъ, говоритъ и кричитъ на 5—6 языкахъ. Европейскій

[1]) Широкій плащъ, сплошной, съ капюшономъ той же матеріи.

костюмъ уже не обращаетъ на себя вниманія, такъ какъ его теперь носятъ чины правительственной администраціи".

Между населеніемъ города такая же рознь, какъ въ Багдадѣ и вообще въ Месопотаміи. Арабы и курды одинаково ненавидятъ турокъ и лишь подъ угрозой терпятъ ихъ господство. Курды чувствуютъ себя здѣсь болѣе независимо, вѣроятно по близости къ Моссулу курдскихъ гнѣздъ, въ дикихъ горахъ, съ которыми они поддерживаютъ связь.

Городъ когда-то былъ знаменитъ производствомъ тонкихъ тканей и особенно тонкой кисеи—„mousseline", получившей вѣроятно свое названіе отъ города производства, но теперь эта извѣстная отрасль промышленности совершенно запущена.

Мѣстность района Моссула—наиболѣе извѣстна въ исторіи древней Ассиріи и здѣсь на небольшемъ сравнительно участкѣ лѣваго берега Тигра и частью праваго берега рѣки Бол. Заба сосредоточены развалины наиболѣе прославленныхъ городовъ древней Ассиріи.

Насколько мало интересенъ нынѣшній обобранный и разоряемый турками Моссулъ, настолько высоко интересны развалины древней столицы Ассиріи великолѣпной *Ниневіи* и загороднаго, на подобіе Версаля, дворца и города *Харсабада*. Послѣ Ниневіи огромный интересъ представляютъ также развалины другой, болѣе ранней столицы Ассиріи — *Калаха* (нынѣ Нимруда), дворца *Балавата*, все это вблизи Ниневіи, и наконецъ, развалины *Ашура* (нынѣ Ассуръ), наиболѣе древней и первой столицы Ассиріи, расположенной уже много южнѣе, верстахъ въ 180 отъ Моссула. Важнѣйшимъ и наибольшимъ горо-

домъ Ассиріи все же была Ниневія, избѣгшая нашествія Киммеріанъ въ VII вѣкѣ до Р. Х., но три года спустя павшая окончательно и навсегда подъ соединенными ударами Вавилона и Мидіи.

Удивительна и вмѣстѣ трагична судьба этихъ монархій древняго Востока и особенно Вавилоніи и Ассиріи. Только при владычествѣ Арабовъ начали было оживать и благоденствовать эти пустыни, но явились варвары.—Турки и это дикое владычество въ этихъ благословенныхъ мѣстахъ длится до сихъ поръ. Возродятся ли наконецъ когда-нибудь мѣста богатѣйшихъ и величественныхъ городовъ Вавилоніи и Ассиріи и оживутъ ли когда-нибудь пустынные берега Тигра?! Для благоденствія и богатства бывшихъ Вавилоніи и Ассиріи всѣ условія налицо! Когда же наконецъ состоится это возрожденіе и по чьей иниціативѣ проснется богиня сказочнаго библейскаго междурѣчья.

Не задаваясь событіями, намъ все же слѣдуетъ имѣть въ виду, что при извѣстной неопредѣленности и даже неизвѣстности, какъ сложатся отношенія у насъ съ государствами Балканскаго полуострова, намъ нужно быть готовымъ, помимо занятія Эрзерума, „на тотъ или другой случай“, обезпечить и даже, скажемъ, открыть прямое сообщеніе съ Средиземнымъ моремъ, черезъ перешеекъ, прямо къ Александретскому заливу, и лучшимъ тому направленіемъ будетъ конечно Эрзерумъ—Моссулъ, тѣмъ болѣе, что отъ Моссула насъ ждетъ готовая колея нѣмецкой Багдадской желѣзной дороги.

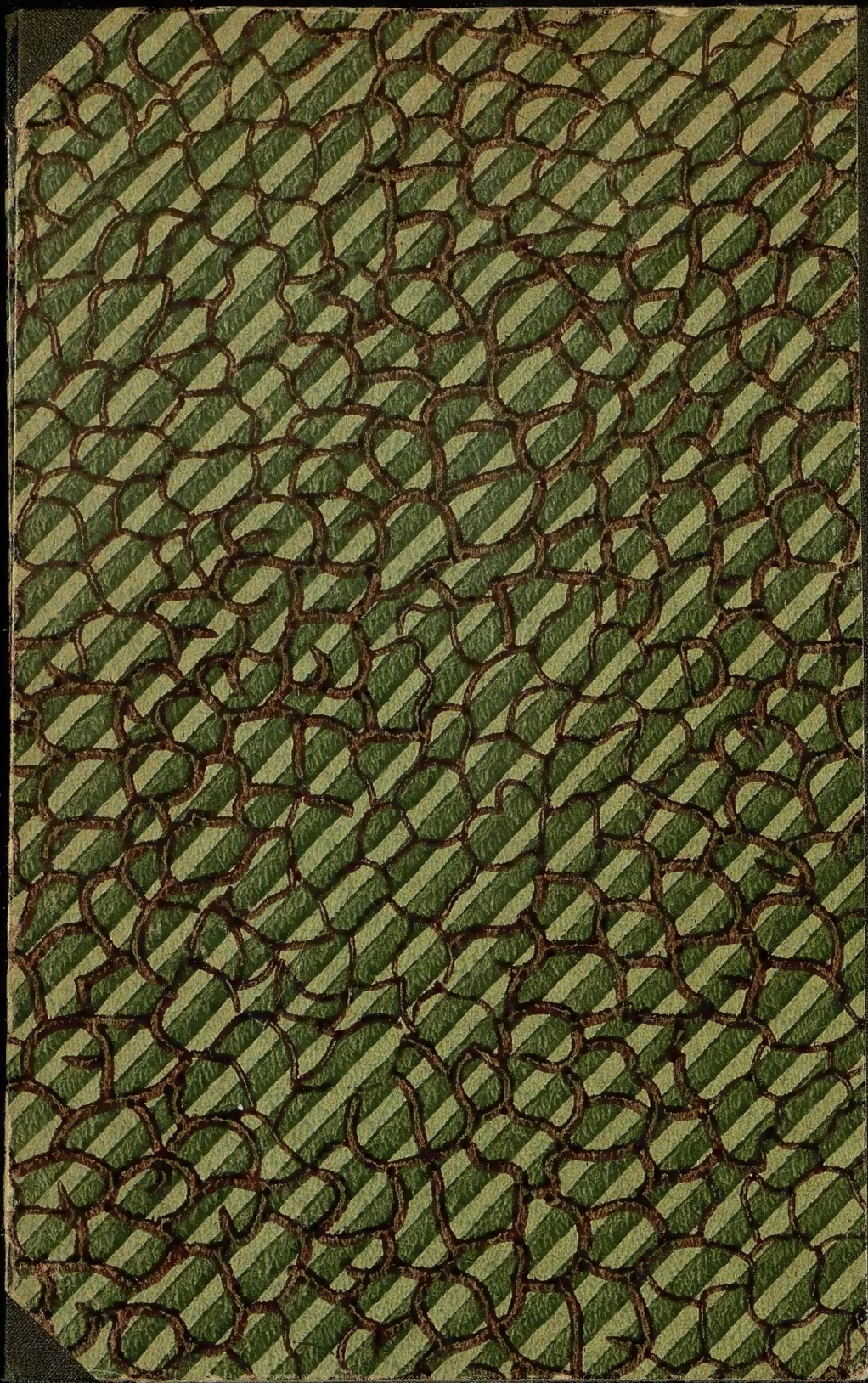
Это расположеніе должно быть обезпечено соединеніемъ съ Россіею, *связано непосредственно и кратчайшимъ образомъ съ Россіею, какъ административной*

базой въ широкомъ значеніи слова, а не только съ Закавказьемъ, и связано непосредственно.

Будемъ же ждать этого великаго пути, этого непрерывнаго сообщенія Великой Россіи черезъ главный хребетъ, на Эрзерумъ и Моссулъ, къ голубымъ водамъ Александретскаго залива,—этой лучшей гавани Средиземнаго моря.

Заглянувъ значительно въ будущее, когда первый поѣздъ, непрерывно слѣдуя прямо изъ Россіи, на Эрзерумъ, Битлисъ, Джезире, пронесется мимо развалинъ Ниневіи и Хорсабада, мимо дворцовъ Саргона, Санахериба и Ашурбанипала, тогда можно будетъ констатировать, что громадныя, самоотверженныя и неимовѣрныя усилія Россіи въ Малой Азіи увѣнчаны должными результатами и послѣдствіями, достойными этихъ жертвъ и усилій Великой Россіи.

ГОСУДАРСТВ. ПУБЛИЧНАЯ ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛІОТЕКА

КАРТА
МАЛОЙ АЗІИ
съ изображеніемъ БАГДАДСКОЙ жо
лѣзн дор. другихъ жел. и грунт. дор:
УСЛОВНЫЕ ЗНАКИ:
ЧЕРНОЕ МОРЕ
ЦАРЬГРАДЪ
СМИРНА
АНГОРА
КОНІЯ
СИВАСЪ
ТРАПЕЗОНДЪ
ЭРЗЕРУМЪ
ВАНЪ
БИТЛИСЪ
ДІАРБЕКИРЪ
МОССУЛЪ
АЛЕППО
ДАМАСКЪ
ЕГИПЕТЪ
СИНАЙ
АРАВІЯ
ПЕРСІЯ
ТИГРЪ
ЕВФРАТЪ
КАВКАЗЪ
Масштабъ около 140 верстъ
Проектъ нѣмецк. инж. Пресселя

Книжная Лавка
ПИСАТЕЛЕЙ
Цена 2- с. 86.